Vorschriften

Vorschriften und Tarife

für die Benützung

der

K. Bayer. Donau-Dampfschiffahrt

und des

Ludwig-Kanals.

Veröffentlicht

von der

General-Direktion der K. Verkehrs-Anstalten.



Vorschriften und Tarife

für

die Benützung

der

K. Bayer. Donau-Dampfschiffahrt

und des

Ludwig-Kanals.

Veröffentlicht

von der

General-Direktion der K. Verkehrs-Anstalten.



München.
Gedruckt bei Georg Franz.
1856.

Inhalts-Verzeichniß.

Donau-Dampfschiffahrt.

Ludwig-Kanal.

Donau-Dampfschiffahrt.

I.

Vorschriften

für den

Dienst der Königl. Bayer. Dampfschiffe auf der Donau.

Erster Abschnitt.

Von den Expeditions-Bureaux, der Zahlung für Plätze und Effekten, und den Ein- und Ausschiffungen.

§. 1.

Die Expeditions-Bureaux sind täglich von 8 — 12 Uhr Vormittags und von 2 — 6 Uhr Nachmittags; an den Abfahrtstagen der Dampfschiffe noch außerdem eine Stunde vor der festgesetzten Abfahrtszeit, und an den Ankunftstagen ebenfalls bis eine Stunde nach erfolgter Ankunft dem Publikum geöffnet.

§. 2.

Die Dampfschiffe werden an den Orten, wo Expeditionen bestehen, anlegen; an den andern Stationen hingegen, wo keine Ländevorrichtungen vorhanden sind, sind schiffskundige Kahnführer aufgestellt, welche in den hiefür bestimmten soliden Kähnen die Reisenden unentgeldlich an die Dampfschiffe führen und davon abholen.

§. 3.

An den Stationen wird die Ankunft und Abfahrt der Dampfschiffe durch Läuten mit der Glocke angekündigt.

§. 4.

An den Stationen, wo keine Expeditionen und auch keine Ländevorrichtungen sind, werden die Dampschiffe zwar nicht verweilen, jedoch bei der Fahrt zu Thal wie zu Berg beim Angesicht der Orte ein Zeichen durch 15 Schläge auf die Glocke geben, und wenn Passagiere oder Effekten aus- oder einzuschiffen sind, so nahe als möglich an die Ufer fahren; während der Aus- und Einschiffung wird die Maschine stille stehen.

§. 5.

Zu dem Ende soll, wenn Passagiere oder Effekten auszuschiffen sind, der Capitain gleichzeitig mit dem Glockensignale eine blau und weiß gestreifte Flagge aufziehen lassen, und auf dieses Zeichen der dazu bestimmte Schiffer mit seinen Gehilfen an das Dampfschiff heranfahren, wenn aber Passagiere oder Effekten einzuschiffen sind, so soll der Schiffer beim Angesicht des Dampf-

schiffes mit seinem Kahn schon auf dasselbe zufahren, und eine blau und weiß gestreifte Flagge am Steuerruder führen. Auch soll im letztern Falle an einem weit sichtbaren Platze eine solche Fahne ausgesteckt werden.

§. 6.

Alle Reisenden, welche an den Stationen, wo keine Expeditionen bestehen, das Schiff besteigen, haben unmittelbar nach der Ankunft auf dem Schiffe, die Zahlung für die Plätze und Effekten an den Capitain zu berichtigen, und erhalten von demselben die bezüglichen Billets und Gepäckscheine.

§. 7.

Die Reisenden, welche das Dampfschiff an den Orten besteigen, wo Expeditionen bestehen, sollen auf den Bureaux ihre Platzbillete lösen, und die Zahlung für das Uebergewicht ihrer Effekten leisten; nur wenn die Zeit hiezu nicht zureichend ist, kann dieß auf den Schiffen an den Capitain geschehen, in diesem Falle ist jedoch ein Zuschlag von 12 kr. über die gewöhnliche Passagiertaxe zu leisten.

§. 8.

Der Capitain läßt sich gleich nach der Abfahrt das Billet eines jeden Reisenden vorzeigen, coupirt es und gibt es alsdann zurück. Das Billet ist beim Aussteigen aus dem Schiffe an den Expeditor oder Kahnführer abzugeben. Nur wo kein Lokal-Bediensteter ist, hat solche der Capitain abzunehmen. (vid. §. 11 der Bestimmungen über Beförderung von Personen ꝛc.)

§. 9.

Jeder Reisende, der bei einer Revision, die ein Beamter des k. Betriebs-Amtes auf dem Schiffe selbst vorzunehmen für nöthig findet, oder beim Austritte aus dem Schiffe nicht im Besitze eines Billets ist, wird betrachtet, als habe er die Zahlung noch nicht geleistet, und nachträglich zu derselben für die ganze vom Personen-Boote zurückgelegte Strecke, und zwar ersten Platzes, angehalten.

§. 10.

Der Reisende empfängt für sein übergebenes Gepäck, das jedoch mit der deutlichen Angabe des Bestimmungs-Ortes versehen seyn muß, und für die dafür bezahlte Taxe einen Gepäckschein, gegen dessen Rückgabe ihm sein Eigenthum ausgefolgt wird.

§. 11.

Jeder Expeditor oder Capitain ist befugt eine Revision des Gewichtes der Effekten der Passagiere vorzunehmen, und die Nachzahlung für das Mehrgewicht gegen Quittung einzufordern; zu dem Ende soll auf jedem Dampfschiffe eine angemessene Waage vorhanden seyn.

§. 12.

In jeder Kajüte soll sowohl ein Tarif der k. b. Donau-Dampfschifffahrt, als auch ein Tarif der Speisen und Getränke und ein Exemplar dieser Bestimmungen liegen.

Zweiter Abschnitt.

Von den Pflichten der Betriebsbediensteten gegen die Passagiere.

§. 13.

Die Expeditoren, Capitaine und Restaurateure sollen nicht nur selbst sich gegen die Passagiere mit Höflichkeit, Zuvorkommenheit und Anstand benehmen, sondern auch darauf sehen, daß ein gleiches höfliches Verhalten von dem ihnen untergeordneten Personale beobachtet werde.

§. 14.

Die Capitaine sollen den Passagieren beim Aus- und Einsteigen alle mögliche Hilfe leisten und sorgsam darüber wachen, daß dieses allenthalben mit der größten Sicherheit und Ordnung geschehe.

§. 15.

Die Capitaine haben den eingestiegenen Passagieren die Plätze anzuweisen und für sichere und gehörig gedeckte Unterbringung der Effekten zu sorgen.

§. 16.

Die Capitaine haben zunächst darauf zu sehen, daß die Passagiere durch den Restaurateur prompt, gut und reinlich, so wie nach den bestimmten Tarifen bedient werden.

§. 17.

Die Capitaine sollen darüber wachen, daß die Räume für Passagiere stets anständig und rein gehalten werden, und, wenn es nöthig, genügend beleuchtet sind.

§. 18.

Dem gesammten Personale des Schiffes ist es auf das strengste untersagt, von den Reisenden Trinkgelder zu verlangen.

§. 19.

Zur Aufnahme von Beschwerden von Seite der Reisenden, sei es über die Expeditionen, Schiffsmannschaft, die Restaurateure, oder deren Dienstleistungen, liegt ein von dem k. Betriebs-Amte paginirtes Beschwerdebuch auf dem Schiffe auf. Die Reisenden haben sich vorkommenden Falles an den Capitain zu wenden. (vid. §. 6 der Bestimmungen über Beförderung von Personen 2c.)

Dritter Abschnitt.

Von den Obliegenheiten der Passagiere.

§. 20.

Die Passagiere dürfen von ihren Effekten nur kleine Gegenstände, sogenanntes Handgepäck, als: Regenschirme, Mäntel, Chatoullen, mit in die Cajüten nehmen, und in der Ecke, wo diese Effekten nicht hindern, niederstellen.

1*

§. 21.

Für Hunde wird der tarifmäßige Preis gezahlt, jedoch müssen solche nach Anweisung des Capitain auf dem Verdecke angebunden werden.

§. 22.

Es ist den Reisenden nicht erlaubt, Waaren an Bord zu bringen, welche nicht vorher auf der Expedition declarirt worden sind; in keinem Falle dürfen Gegenstände an Bord gebracht werden, welche Schmutz oder widrige Ausdünstungen erzeugen, oder eine Gefahr herbeiführen können, als geladene Gewehre, Schießpulver, Vitriolöl, Salzgeist ꝛc. ꝛc. Solche Gegenstände, die gefährlich werden, kann der Capitain sogleich über Bord werfen lassen; über den Vorfall ist jedoch eine Verhandlung aufzunehmen, solche von einigen unbetheiligten Reisenden mitunterzeichnen zu lassen, und bei Ankunft des Schiffes in Regensburg dem k. Betriebs-Amte zuzustellen.

§. 23.

Die Passagiere des zweiten Platzes müssen auf ihrem Platz bleiben, auch bloß der über diesem befindliche Raum auf dem Verdecke darf von ihnen benützt werden; den Passagieren des ersten Platzes dagegen steht das Recht zu, sich auf den zweiten zu begeben.

§. 24.

Wenn ein Passagier von dem zweiten auf den ersten Platz übergehen will, so muß er sich deßhalb an den Capitain wenden, welcher die Differenzzahlung annimmt, und darüber ein additionelles Billet ertheilt.

§. 25.

Gleiche Bewandniß hat es, wenn ein Passagier die zuerst gewählte Distanz zu verlängern gedenkt, jedoch hier nach der im §. 7. gegebenen Bestimmung.

§. 26.

In, durch legale ärztliche Zeugnisse nachgewiesenen Krankheitsfällen werden die gelösten Billets durch nochmaliges Abstempeln für eine folgende Fahrt giltig erklärt; der für Plätze und Effekten bezahlte Betrag wird jedoch nie restituirt, selbst wenn der Reisende die Reise ganz unterlassen sollte.

§. 27.

Es ist nicht erlaubt, die Räderkästen oder die Bänke zu besteigen, und müssen die Zugänge und Treppen möglichst frei gelassen werden.

§. 28.

Wenn Behufs der Arbeiten auf dem Schiffe, insbesondere beim Umlegen des Kamins, es nothwendig seyn sollte, daß die Passagiere die Plätze verlassen, welche längs der Gallerie auf dem Verdeck angebracht sind, so müssen sie sich auf die Aufforderung des Capitains dazu anschicken.

§. 29.

Die Reisenden, sie mögen nun selbst schiffskundig seyn oder nicht, sollen sich jeder Einmischung über die Fahrt, sowohl bei geregeltem Gange als in

besonderen Fällen, enthalten, und werden dieselben ersucht, kein Gespräch mit dem im Dienste sich befindlichen Schiffspersonale anzuknüpfen.

§. 30.

An den zur Servirung des Frühstücks und der Mittagstafel bestimmten Stunden müssen die Passagiere, welche davon keinen Gebrauch zu machen gedenken, die Plätze an den Tischen für die Tischgenossen räumen.

§. 31.

Zu jeder Stunde sollen auf Verlangen der Passagiere die in dem Tarif vorgeschriebenen Erfrischungen verabreicht werden, jedoch mit Ausnahme der Table d'hôte-Zeit, wo keine Portionen-Speisen abgegeben werden können.

§. 32.

In der Cajüte des ersten Platzes darf nicht geraucht werden.

§. 33.

Die Passagiere sind für alle Beschädigungen, welche sie an den Effekten und Meubeln der Schiffe, oder an den Schiffen selbst anrichten sollten, verantwortlich und Ersatz dafür schuldig.

§. 34.

Es ist keinem Passagiere erlaubt, auf den Schiffen mit Gegenständen irgend einer Art Handel zu treiben; eben so wenig dürfen Taschenspieler, Musikanten oder dergleichen Künstler sich für Geld produciren.

§. 35.

Alle Hazardspiele sind auf den Dampschiffen untersagt, dagegen stehen mehrere Schach- und Damenbretter und Dominospiele zur Verfügung der Passagiere; auch werden auf Verlangen und gegen Erlag des im Restaurations-Tarif bestimmten Kartengeldes Karten zu Gesellschaftsspielen verabreicht.

§. 36.

Die auf den Dampfschiffen vorhandenen Zeitungen stehen den Passagieren während der Reise zu Diensten; doch dürfen sie nicht aus den Rahmen herausgenommen werden.

§. 37.

Passagiere, welche Gegenstände mit sich führen, die an den Grenzzoll-Aemtern declarirt oder verzollt werden müssen, haben die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit keine Verzögerung in der Abfahrt der Schiffe daselbst entstehe. Alle aus einer Vernachlässigung entstehenden Unannehmlichkeiten haben die Passagiere sich selbst zuzuschreiben, auch die, wenn solche Gegenstände an den Grenzämtern zurückgelassen werden müssen.

§. 38.

Gleiche Bewandniß hat es mit den Passagieren, die aus Mangel völlig legaler Pässe oder Reise-Urkunden von den betreffenden Grenzpolizeiämtern zurückgewiesen werden.

§. 39.

Passagiere, welche sich Unordnungen und Zuwiderhandlungen des gegenwärtigen Reglements erlauben sollten, werden durch den Capitain auf eine bescheidene Art zur Ordnung und Ruhe ermahnt werden; wenn sie gleichwohl aber in der Unordnung verharren, so daß die Ruhe und Sicherheit der übrigen Passagiere gefährdet, oder der Anstand verletzt würde, so ist der Capitain befugt, die betreffenden Ruhestörer mit ihren Effekten an der nächsten Station aussetzen zu lassen, ohne daß ihnen der bereits erlegte Betrag für die noch nicht befahrene Strecke zurückerstattet würde.

§. 40.

Ueber Vorfälle dieser Art soll jedoch der Capitain sofort eine schriftliche Verhandlung aufnehmen, diese von zwei glaubwürdigen Passagieren mitunterzeichnen lassen, und sie bei seiner Ankunft in Regensburg sogleich dem k. Betriebs-Amte zustellen, dem Expeditor der nächsten Station aber ebenfalls Anzeige des Vorfalls machen.

§. 41.

Die Passagiere sind gehalten, ihre Effekten bei Zeiten vor der Ankunft an den Bestimmungsort bereit zu halten, damit sie ohne Zeitverlust an's Land steigen können. Der Capitain wird sie zu dem Ende wenigstens 10 Minuten vor Erreichung des Reiseziels hievon benachrichtigen und das übergebene Gepäck ebenfalls bereit legen lassen.

Vierter Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 42.

Wenn einem Dampfschiffe irgendwo ein unerwartetes Ereigniß begegnen sollte, wodurch die Reise länger als 24 Stunden aufgehalten würde, so sollen die Reisenden auf Kosten der Verwaltung bis zur nächsten Station geschafft werden, von wo ihnen dann der bereits bezahlte Betrag für die noch nicht zurückgelegte Strecke zurückerstattet werden soll.

§. 43.

Trifft ein Dampfschiff an einer Zwischen-Station 4 Stunden nach der gewöhnlichen Ankunftszeit nicht ein, so wird dem Reisenden auf sein Verlangen das bereits bezahlte Passagiergeld zurückerstattet. Eine solche Rückvergütung findet auch statt, wenn das Schiff an der Abfahrt von der Abfahrts-Station länger als 4 Stunden über die bestimmte Abfahrtszeit gehindert ist.

Im Monate Mai 1854.

II.

Bestimmungen

über

die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Equipagen und Thieren.

I. Allgemeine Vorschriften.

§. 1.

Allgemeine Verbindlichkeit der Betriebs-Vorschriften.

Wer sich der k. b. Donaudampfschiffe zur Beförderung von Personen oder Sachen bedient, unterwirft sich hiedurch den gegenwärtigen Vorschriften, welche im vorkommenden Falle die ausschließliche Entscheidungs-Norm zwischen der Verwaltung einerseits, und den Reisenden oder Versendern und Empfängern von Sachen andrerseits bilden.

Die Schiffs- und Lände-Polizei-Vorschriften haben außerdem für Jedermann verbindliche Kraft.

§. 2.

Vermittlung des Verkehrs.

Der Verkehr auf der Donau zwischen **Donauwörth** und **Linz** wird vermittelt

durch Personen-Boote,

durch Schlepp-Boote.

Die Personen-Boote befördern außer Personen in drei Fahr-Klassen auch Reisegepäck, Equipagen, Pferde und Hunde, dann Eilgüter.

Mit den Schlepp-Booten werden ausschließlich nur Frachtgüter befördert.

§. 3.

Fahrtordnung.

Welche Fahrten für die Personen-Beförderung und welche für den Güter-Transport (Schleppdienst) bestimmt sind, zeigt die jeweilig bekannt gemachte und auf allen Stationen angeschlagene Fahrtordnung.

Die Fahrten der Personen-Boote stehen in Donauwörth mit den Fahrten der k. b. Staatseisenbahn, und in Linz mit den Fahrten der k. k. priv. österreichischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Verbindung.

§. 4.

Versäumte und ausfallende Fahrten.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft begründen keinerlei Anspruch gegen die Verwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur verhältnißmäßigen Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes und zwar für diejenigen, welche nicht etwa mit dem nächst abgehenden Personen-Boote weiterfahren wollen.

§. 5.

Verhalten des Dienstpersonals gegen das Publikum.

Das gesammte Dienstpersonal der Dampfschifffahrt ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum angewiesen, und hat sich innerhalb der ihm zugewiesenen Dienstesgrenzen gefällig zu beweisen.

Alle ordnungmäßigen Leistungen für letzteres hat dasselbe unentgeldlich zu verrichten und darf für solche Verrichtung keine Geschenke annehmen.

Das Tabakrauchen ist dem Dienstpersonale während des Dienstes verboten.

§. 6.

Beschwerdeführung.

Auf jeder Station und auf jedem Personen-Boote liegt ein Beschwerdebuch zur Eintragung etwaiger Beschwerden bereit.

Die Beschwerde muß mit genauer Namens-, Standes- und Wohnortsangabe, dann mit dem Datum versehen seyn. Hiedurch ist jedoch die mündliche Beschwerdeführung bei den Capitainen und Agentschaften, sowie die schriftliche Anzeige an die Verwaltung keineswegs ausgeschlossen.

II. Personen-Beförderung.

§. 7.

Die Reisenden haben sich wenigstens eine Viertelstunde vor der festgesetzten Abfahrtszeit an den Ländeplätzen einzufinden, und an Zwischen-Stationen, wo solche nicht bestimmt werden kann, die Ankunft der Personen-Boote daselbst abzuwarten.

§. 8.

Fahrtaxen.

Die Fahrpreise enthält der darüber ausgegebene Tarif, nach welchem die Fahrbillets, auf welchen gleichfalls die Fahrtaxe aufgedrückt ist, von der Agentschaft der Station ausgegeben werden.

Fahrbilleten für das Verdeck werden nur an Militärpersonen vom Feldwebel abwärts, an Handwerksbursche und Dienstboten mit Wanderbüchern und an Schiffsknechte abgegeben.

Die Fahrtaxe muß in bayerischer Reichswährung eingezahlt werden.

§. 9.

Fahrtax-Ermäßigung für Kinder.

Kinder unter 10 Jahren werden zu folgenden ermäßigten Taxen befördert:

a) eines in der I. Klasse mit einem Billet II. Klasse;

b) eines in der II. Klasse mit einem Billet für das Verdeck;

c) ein Kind mit einem Erwachsenen auf dem Verdeck mit einem Billet II. Klasse;

d) je zwei Kinder in jeder Klasse mit einem Billet dieser Klasse.

Kinder, die noch getragen werden müssen, sind frei.

In Anstandsfällen wegen des Alters der Kinder ist die Entscheidung des Capitains unbedingt bindend.

§. 10.

Nothwendigkeit der Aufbewahrung der Billets.

Das Fahrbillet muß beim Besteigen des Bootes bereit gehalten und während der Fahrt wohl verwahrt werden, da jeder Reisende gehalten ist, dasselbe, so oft es verlangt wird, vorzuzeigen.

Die Billets werden durch den Capitain coupirt, ein schon bei der ersten Revision coupirt befundenes Billet ist ungiltig. Abgenommen werden die Billets beim Verlassen der Dampfboote.

§ 11.

Folgen ungiltiger Billets oder Mangel des Billets.

Wer unterwegs ohne Billet oder mit einem ungiltigen betroffen wird, hat das Fahrgeld für die ganze von dem Personen-Boote zurückgelegte Strecke und zwar für die erste Tarifsklasse nachzubezahlen, oder kann mit Zurückhaltung seiner Effekten für den Fahrtaxbetrag von der Weiterreise sofort ausgeschlossen werden.

§. 12.

Giltigkeit der Billets.

Das Fahrbillet ist nur für die Fahrt giltig, für welche dasselbe ausgestellt ist. Mit einem für eine bestimmte Station gelösten Fahrbillet kann nicht auf einer beliebigen Zwischenstation ausgestiegen, und die Reise nach Gefallen auf einem andern Personen-Boote fortgesetzt werden, ebensowenig wird für die nicht zurückgelegte Strecke etwas zurückvergütet.

Auch für gelöste aber nicht benützte Fahrbillete wird die entrichtete Taxe nicht zurückbezahlt.

§. 13.

Umtausch der Billets.

Ein Billetumtausch ist nur in eine höhere Klasse, und so lange das Billet noch nicht coupirt ist, gestattet.

Ist das Billet coupirt, so muß zur Fahrt in der nächst höhern Klasse bei der betreffenden Station ein Billet III. Klasse dazu gelöst werden.

§. 14.

Ausschluß von der Fahrt wegen Trunkenheit oder Krankheit.

Betrunkene Personen dürfen zur Fahrt nicht zugelassen werden.

Sichtlich kranke und solche Personen, welche durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise

ausgeschlossen werden, wenn sie nicht eine Separat-Kabine nehmen und die hiefür erhöhte Personentaxe bezahlen.

§. 15.

Betreten der Ländebrücken und Dampfboote.

Das Betreten der Ländebrücken und Dampfboote kann Niemanden gestattet werden, der sich nicht mit einem für den Abfahrtstag gestempelten Fahr-Billet auszuweisen vermag.

§. 16.

Verbot der Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Feuergefährliche Gegenstände dürfen nicht mitgeführt werden, ebensowenig geladene Gewehre. Das Dienstpersonale ist verpflichtet, sich davon zu überzeugen. Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden.

§. 17.

Tabakrauchen.

Das Tabakrauchen ist nur in der zweiten Kajüte und auf dem Verdeck gestattet.

§. 18.

Reise-Legitimation.

Diejenigen Reisenden, welche die österreichische Grenze überschreiten, müssen mit legalen Päßen versehen seyn, denen das Visa einer k. k. österreichischen Behörde nicht fehlen darf; auch müssen sie nach ausdrücklicher Vorschrift der k. k. österreichischen Zollbehörde ihre Effekten in eine Konsignation eintragen, wozu sie die Formulare in den Bureaux, wo sie die Fahrbilleten lösen, unentgeldlich erhalten.

III. Reisegepäck-Beförderung.

§. 19.

Freigewicht und Transporttaxe.

Jeder Reisende hat 50 Pfund Zollgewicht eigenes Gepäck frei. Uebergewicht bis zu 200 Zollpfund zahlt nach der hiefür im veröffentlichten Tarif bestimmten Taxe; was darüber ist, den doppelten Frachtsatz der Eilgutstaxe.

Für Abwiegen und Einladen sind von jedem Gepäckschein 4 Kreuzer zu entrichten. Das Ein- und Ausschiffen des Gepäcks geschieht wie bei den Personen auf Kosten der Verwaltung.

§. 20.

Als Reisegepäck verbotene Gegenstände.

Gepäck, welches feuergefährliche Gegenstände, Flüssigkeiten oder sonst etwas enthält, was auf irgend eine Weise Schaden verursachen kann, darf ebensowenig als Reisegepäck aufgegeben, als auf die Boote mitgenommen

werden. Aus der Verletzung dieser Vorschrift folgt Ersatzpflichtigkeit für jeden dadurch veranlaßten Schaden.

§. 21.

Bezeichnung des Reisegepäcks.

Das Reisegepäck muß mit dem Namen des Eigenthümers und mit dem Bestimmungsorte deutlich und dauerhaft bezeichnet seyn. Ist dieses nicht der Fall, so kann es ebenso wie wegen mangelhafter Verpackung zurückgewiesen werden. Eine Entschädigung wegen unrichtiger Bestellung in einem solchen Falle wird nicht geleistet.

§. 22.

Zeit der Aufgabe des Gepäcks.

Das Reisegepäck muß mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Dampfbootes an den Ländeplatz gebracht werden.

§. 23.

Gepäckschein.

Ueber das aufgegebene ordnungsgemäß beschaffene Gepäck erhält der Reisende einen Gepäckschein, welcher die Anzahl der übergegebenen Stücke, sowie die für Uebergewicht bezahlte Taxe enthält Dieser ist wohl aufzubewahren, da das Gepäck nur gegen Zurückgabe dieses Scheines ausgeliefert wird.

Durch die Zurückgabe des Gepäckscheines wird die Verwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit.

In Ermanglung des Gepäckscheines kann also die Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständiger Legitimation des Eigenthümers und gegen Revers und nach Umständen nur gegen Sicherheit erfolgen.

§. 24.

Gewährleistung.

Nach Einhändigung des Gepäckscheines an den Reisenden haftet die Verwaltung für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke nach folgenden Grundsätzen:

a) sie haftet für den Verlust oder Abgang eines Gepäckstückes;

b) für Beschädigung haftet sie nur dann, wenn eine solche an dem Gepäckstücke bei der Ablieferung leicht erkennbar ist, und muß die zu ersetzende Beschädigung, in Beziehung zu der äußeren Beschädigung stehen, also mit dieser hinsichtlich der Veranlassung zusammentreffen.

§. 25.

Für ein Gepäckstück, welches verloren, vernichtet oder seinem ganzen Inhalte nach beschädigt und unbrauchbar geworden ist, wird eine Entschädigung von Einem Gulden für jedes Zollpfund des Gewichts des Reisegepäcks ohne Rücksicht auf etwa höheren Werth bezahlt.

Bei theilweise erfolgter Vernichtung oder Beschädigung wird gleichfalls für ein jedes Pfund des Aufgabe-Gewichts, nach Abzug des Gewichtes des unverletzt gebliebenen Inhaltes, Ein Gulden bezahlt.

§. 26.

Dauer der Gewährleistung.

Die Gewährleistung dauert von der Reisegepäckscheins-Ausstellung bis zu dessen Einlieferung und ohne solche bis 24 Stunden nach Ankunft am Bestimmungsorte. Von da an lagert es auf Gefahr des Eigenthümers.

§. 27.

Ausschluß der Haftung der Verwaltung.

Die Verwaltung ist von jeder Haftung für Reisegepäck frei,

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Auffahren, Brand, Schiffbruch oder dergleichen Vorfälle herbeigeführt wurde, welche sie nicht abzuwenden vermochte;
2. wenn der Verlust oder Schaden durch Verschulden des Reisenden oder deren, für welche er zu haften hat, veranlaßt ist, insbesondere z. B. im Falle mangelhafter Verpackung;
3. wenn es nicht übergeben, sondern von dem Reisenden auf das Schiff mitgenommen wurde.

§. 28.

Anmeldung von Ersatz-Ansprüchen.

Bei der Aushändigung des Gepäcks hat der Reisende dasselbe zu prüfen und jeden etwaigen Ersatzanspruch anzumelden. Spätere Ansprüche werden nicht berücksichtiget.

Ingleichen sind Reklamationen wegen nicht geschehener Ablieferung des Reisegepäcks nach Ablauf von vier Wochen nach der Aufgabe ausgeschlossen.

§. 29.

Wann ein Gepäckstück als verloren zu betrachten.

Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von 8 Tagen nach erfolgter Anmeldung als verloren betrachtet.

Der Reisende ist erst dann befugt, mit Ausschluß jedes weitern Ersatz-Anspruches die Zahlung der §. 25. bestimmten Ersatzsumme zu verlangen.

Es bleibt dem Reisenden jedoch frei, wenn sich das Gepäckstück wieder vorfindet, gegen Erstattung des empfangenen Ersatzes die Nachlieferung desselben zu verlangen.

§. 30.

Zurückgelassene und gefundene Sachen.

Nach verlornen oder auf den Schiffen zurückgelassenen Gegenständen ist bei den Agentschaften nachzufragen, welche sie gegen Legitimation des Eigenthümers, soweit sie aufgefunden wurden, abzugeben haben.

Erfolgt binnen 6 Monaten keine Nachfrage, so wird über die vorgefundenen Gegenstände, welche nicht reklamirt worden, nach Anleitung der Verordnung vom 30. Mai 1854 (unanbringliche und herrenlose Gegenstände betreffend) verfügt.

§. 31.

Kofferträger.

Wo auf Hauptstationen verpflichtete Kofferträger angestellt sind, sind dieselben durch Dienstmützen kennbar.

Die Verwaltung haftet für deren Handlungen nicht. — Ihre Dienstleistungen und Taxen sind aus den von ihnen bei sich zu tragenden Dienstanweisungen zu ersehen.

IV. Beförderungen von Equipagen, Pferden und Hunden.

§. 32.

Beförderung überhaupt.

Equipagen und Pferde werden nur von und nach den im veröffentlichten Tarife durch die Notirung der Transport-Taxen bezeichneten Stationen befördert.

Die Kosten für das Ein- und Ausschiffen derselben sind in dem Tarife mit inbegriffen.

§. 33.

Klassifikation der Equipagen.

Zweirädrige Wagen genießen eine Ermäßigung der tarifmäßigen Transporttaxe von 25 Prozent, wogegen für die drei- und vierspännigen 25 Prozent, für die mehr als vierspännigen 40 Prozent über die Taxe zu zahlen sind.

§. 34.

Anmeldung und Aufgabe.

Equipagen und Pferde müssen spätestens eine Stunde vor Abfahrt der Dampfboote angemeldet und unter Entrichtung der Transporttaxe auf die Lände gebracht werden.

§. 35.

Pferdetransport insbesondere.

Jedem Pferdetransport muß die zur Beaufsichtigung erforderliche Anzahl Führer beigegeben seyn, und müssen dieselben während der Fahrt bei den Pferden bleiben.

Die Führer haben die Personenfahrtaxe für den Platz auf dem Verdeck zu bezahlen.

§. 36.

Hundetransport insbesondere.

Hunde müssen auf dem Verdeck angebunden werden.

Im Monat April 1855.

III.

Tarif

für

die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

Zwischen	Beförderungstaxen für														
	Personen														Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht
	Zu Thal						Zu Berg						Pavillon		
	I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		I. Klasse		II. Klasse		Verdeck				
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Donauwörth und															
Bertoldsheim . . .	1	—	—	48	—	36	—	48	—	36	—	27	—	—	½
Steppberg. . . .	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Neuburg	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	—	—	½
Ingolstadt . . .	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	—	—	1
Mehring	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	9	—	—	1
Vohburg	3	—	2	21	1	42	2	21	1	42	1	12	—	—	1
Neustadt	3	36	2	48	2	—	2	48	2	—	1	24	—	—	1
Eining	3	54	3	3	2	12	3	3	2	12	1	33	—	—	1
Weltenburg . . .	4	3	3	9	2	15	3	9	2	15	1	36	—	—	1
Kelheim	4	12	3	18	2	21	3	18	2	21	1	39	—	—	1
Abbach	4	48	3	45	2	42	3	45	2	42	1	54	—	—	1
Regensburg . . .	5	42	4	27	3	12	4	27	3	12	2	15	—	—	1
Passau	11	51	9	15	6	36	9	15	6	36	4	39	—	—	2
Linz	15	45	12	15	8	45	12	15	8	45	6	9	—	—	2½
Bertholdsheim und															
Steppberg. . . .	—	12	—	9	—	6	—	12	—	9	—	6	—	—	½
Neuburg	—	39	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15	—	—	½
Ingolstadt . . .	1	24	1	6	—	48	1	6	—	48	—	33	—	—	½
Mehring	1	42	1	18	—	54	1	18	—	54	—	39	—	—	½
Vohburg	2	—	1	33	1	6	1	33	1	6	—	45	—	—	½
Neustadt	2	36	2	3	1	27	2	3	1	27	1	—	—	—	1
Eining	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	6	—	—	1
Weltenburg . . .	3	3	2	24	1	42	2	24	1	42	1	12	—	—	1
Kelheim	3	12	2	30	1	48	2	30	1	48	1	15	—	—	1
Abbach	3	48	2	57	2	6	2	57	2	6	1	27	—	—	1
Regensburg . . .	4	42	3	39	2	36	3	39	2	36	1	48	—	—	1

Zwischen	Beförderungtaxen für														
	Personen														Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht
	Zu Thal						Zu Berg						Pavillon		
	I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		I. Klasse		II. Klasse		Verdeck				
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Steppberg und															
Neuburg	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	—	—	½
Ingolstadt . . .	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Mehring	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	—	—	½
Vohburg	1	48	1	24	1	—	1	24	1	—	—	42	—	—	½
Neustadt	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	—	—	1
Eining	2	42	2	9	1	33	2	9	1	33	1	6	—	—	1
Weltenburg . . .	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	9	—	—	1
Kelheim	3	—	2	21	1	42	2	21	1	42	1	12	—	—	1
Abbach	3	36	2	48	2	—	2	48	2	—	1	24	—	—	1
Regensburg . . .	4	30	3	30	2	30	3	30	2	30	1	45	—	—	1
Neuburg und															
Ingolstadt . . .	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18	—	—	½
Mehring	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Vohburg	1	21	1	3	—	45	1	3	—	45	—	33	—	—	½
Neustadt	1	57	1	33	1	6	1	33	1	6	—	48	—	—	½
Eining	2	15	1	48	1	18	1	48	1	18	—	57	—	—	1
Weltenburg . . .	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	—	—	1
Kelheim	2	33	2	—	1	27	2	—	1	27	1	—	—	—	1
Abbach	3	9	2	27	1	45	2	27	1	45	1	15	—	—	1
Regensburg . . .	4	3	3	9	2	15	3	9	2	15	1	36	—	—	1
Ingolstadt und															
Mehring	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	—	—	½
Vohburg	—	36	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15	—	—	½
Neustadt	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Eining	1	30	1	12	—	54	1	12	—	54	—	39	—	—	½
Weltenburg . . .	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	—	—	½
Kelheim	1	48	1	24	1	—	1	24	1	—	—	42	—	—	½
Abbach	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	—	—	1
Regensburg . . .	3	18	2	36	1	51	2	36	1	51	1	18	—	—	1
Mehring und															
Vohburg	—	18	—	15	—	12	—	15	—	12	—	9	—	—	½
Neustadt	—	54	—	42	—	30	—	42	—	30	—	21	—	—	½
Eining	1	6	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	—	—	½
Weltenburg . . .	1	21	1	3	—	45	1	3	—	45	—	33	—	—	½
Kelheim	1	30	1	12	—	51	1	12	—	51	—	36	—	—	½
Abbach	2	6	1	39	1	12	1	39	1	12	—	51	—	—	½
Regensburg . . .	3	—	2	21	1	42	2	21	1	42	1	12	—	—	1
Vohburg und															
Neustadt	—	36	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15	—	—	½
Eining	—	54	—	45	—	33	—	45	—	33	—	24	—	—	½
Weltenburg . . .	1	3	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	—	—	½

Zwischen	Beförderungstaxen für Personen, Zu Thal, I. Klasse fl.	kr.	II. Klasse fl.	kr.	Verdeck fl.	kr.	Zu Berg, I. Klasse fl.	kr.	II. Klasse fl.	kr.	Verdeck fl.	kr.	Pavillon fl.	kr.	Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht kr.
(Vohburg) und															
Kelheim	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Abbach	1	48	1	24	1	—	1	24	1	—	—	42	—	—	½
Regensburg . . .	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	—	—	1
Neustadt und															
Eining	—	18	—	15	—	12	—	15	—	12	—	9	—	—	½
Weltenburg . . .	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	—	—	½
Kelheim	—	36	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15	—	—	½
Abbach	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	—	—	½
Regensburg . . .	2	6	1	39	1	12	1	39	1	12	—	51	—	—	½
Eining und															
Weltenburg . . .	—	12	—	9	—	6	—	12	—	9	—	6	—	—	½
Kelheim	—	24	—	18	—	12	—	18	—	12	—	9			½
Abbach	—	54	—	45	—	33	—	45	—	33	—	24			½
Regensburg . . .	1	48	1	27	1	3	1	27	1	3	—	45	—	—	1
Weltenburg und															
Kelheim	—	12	—	9	—	6	—	12	—	9	—	6			½
Abbach	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18			½
Regensburg . . .	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39			½
Kelheim und															
Abbach	—	36	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15			½
Regensburg . . .	1	30	1	12	—	51	1	12	—	51	—	36			½
Abbach und															
Regensburg . . .	—	54	—	42	—	30	—	42	—	30	—	21	—	—	½
Klein-Prüfening und															
Regensburg . . .	—	18	—	12	—	—	—	18	—	12	—	—	—	—	½
Regensburg und															
Stauf	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	3	—	½
Frenkofen	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18	3	—	½
Pfatter	1	3	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	3	—	½
Straubing . . .	2	15	1	45	1	15	1	45	1	15	—	54	3	—	½
Bogen	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	5	—	1
Deggendorf . . .	3	45	2	57	2	6	2	57	2	6	1	30	5	—	1
Niederalteich . . .	4	12	3	18	2	21	3	18	2	21	1	39	6	48	1
Hofkirchen . . .	4	57	3	51	2	45	3	51	2	45	1	57	6	48	1
Vilshofen	5	6	4	—	2	51	4	—	2	51	2	—	6	48	1
Passau	6	9	4	48	3	27	4	48	3	27	2	24	8	12	1
Obernzell	6	54	5	24	3	51	5	24	3	51	2	42	9	12	1 ½
Engelhartszell . .	7	21	5	45	4	6	5	45	4	6	2	54	9	48	1 ½
Wesenurfar . . .	7	48	6	6	4	21	6	6	4	21	3	3	13	24	1 ½
Obermichl . . .	8	15	6	24	4	33	6	24	4	33	3	12	13	24	1 ½
Aschach	9	—	7	—	5	—	7	—	5	—	3	30	13	24	1 ½
Linz	10	3	7	51	5	36	7	51	5	36	3	57	13	24	2

Zwischen	Beförderungstaxen für Personen, Zu Thal, I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		Zu Berg, I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		Pavillon		Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Stauf und															
Frenkofen	—	18	—	15	—	12	—	15	—	12	—	9	3	—	½
Pfatter	—	36	—	30	—	21	—	30	—	21	—	15	3	—	½
Straubing . . .	1	48	1	24	1	—	1	24	1	—	—	42	3	—	½
Bogen	2	15	1	45	1	15	1	45	1	15	—	54	5	—	½
Deggendorf . . .	3	18	2	36	1	51	2	36	1	51	1	18	5	—	1
Niederalteich . . .	3	45	2	57	2	6	2	57	2	6	1	30	6	48	1
Hofkirchen . . .	4	30	3	30	2	30	3	30	2	30	1	45	6	48	1
Vilshofen	4	39	3	39	2	36	3	39	2	36	1	51	6	48	1
Passau	5	42	4	27	3	12	4	27	3	12	2	15	8	12	1
Obernzell	6	27	5	3	3	36	5	3	3	36	2	33	9	12	1
Engelhartszell . .	6	54	5	24	3	51	5	24	3	51	2	42	9	48	1½
Wesenurfar . . .	7	21	5	45	4	6	5	45	4	6	2	54	13	24	1½
Obermichl . . .	7	48	6	3	4	18	6	3	4	18	3	—	13	24	1½
Aschach	8	33	6	39	4	45	6	39	4	45	3	21	13	24	1½
Linz	9	36	7	30	5	21	7	30	5	21	3	45	13	24	1½
Frenkofen und															
Pfatter	—	18	—	15	—	12	—	15	—	12	—	9	3	—	½
Straubing . . .	1	30	1	12	—	51	1	12	—	51	—	36	3	—	½
Bogen	1	57	1	33	1	6	1	33	1	6	—	48	5	—	½
Deggendorf . . .	3	—	2	21	1	42	2	21	1	42	1	12	5	—	1
Niederalteich . . .	3	27	2	42	1	57	2	42	1	57	1	21	6	48	1
Hofkirchen . . .	4	12	3	18	2	21	3	18	2	21	1	39	6	48	1
Vilshofen . . .	4	21	3	24	2	27	3	24	2	27	1	42	6	48	1
Passau	5	24	4	12	3	—	4	12	3	—	2	6	8	12	1
Obernzell	6	9	4	48	3	27	4	48	3	27	2	24	9	12	1
Engelhartszell . .	6	36	5	9	3	42	5	9	3	42	2	36	9	48	1
Wesenurfar . . .	7	3	5	30	3	57	5	30	3	57	2	45	13	24	1½
Obermichl . . .	7	30	5	48	4	9	5	48	4	9	2	54	13	24	1½
Aschach	8	15	6	27	4	36	6	27	4	36	3	15	13	24	1½
Linz	9	18	7	15	5	12	7	15	5	12	3	39	13	24	1½
Pfatter und															
Straubing . . .	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	3	—	½
Bogen	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	5	—	½
Deggendorf . . .	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	6	5	—	1
Niederalteich . . .	3	9	2	27	1	45	2	27	1	45	1	15	6	48	1
Hofkirchen . . .	3	54	3	3	2	12	3	3	2	12	1	33	6	48	1
Vilshofen . . .	4	3	3	9	2	15	3	9	2	15	1	36	6	48	1
Passau	5	6	4	—	2	51	4	—	2	51	2	—	8	12	1
Obernzell . . .	5	51	4	33	3	15	4	33	3	15	2	18	9	12	1
Engelhartszell . .	6	18	4	54	3	30	4	54	3	30	2	27	9	48	1
Wesenurfar . . .	6	45	5	15	3	45	5	15	3	45	2	39	13	24	1
Obermichl . . .	7	12	5	33	3	57	5	33	3	57	2	45	13	24	1½
Aschach	7	57	6	12	4	15	6	12	4	15	3	6	13	24	1½
Linz	9	—	7	—	5	—	7	—	5	—	3	30	13	24	1½

Zwischen	Beförderungstaxen für															
	Personen														Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht
	Zu Thal						Zu Berg						Pavillon		
	I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		I. Klasse		II. Klasse		Verdeck				
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Straubing und															
Bogen	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	2	—	½
Deggendorf . . .	1	30	1	12	—	51	1	12	—	51	—	36	2	—	½
Niederalteich . . .	1	57	1	33	1	6	1	33	1	6	—	48	3	48	½
Hofkirchen . . .	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	3	48	1
Vilshofen . . .	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	9	3	48	1
Passau	3	54	3	3	2	12	3	3	2	12	1	33	5	12	1
Obernzell	4	39	3	39	2	36	3	39	2	36	1	51	6	12	1
Engelhartszell . .	5	6	4	–	2	51	4	—	2	51	1	57	6	48	1
Wesenurfar . . .	5	33	4	21	3	6	4	21	3	6	2	12	10	24	1
Obermichl . . .	6	—	4	39	3	18	4	39	3	18	2	18	10	24	1
Aschach	6	45	5	15	3	45	5	15	3	45	2	39	10	24	1
Linz	7	48	6	6	4	21	6	6	4	21	3	3	10	24	1½
Bogen und															
Deggendorf . . .	1	3	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	2	—	½
Niederalteich . . .	1	30	1	12	—	51	1	12	—	51	—	36	3	48	½
Hofkirchen . . .	2	15	1	45	1	15	1	45	1	15	—	54	3	48	½
Vilshofen	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	3	48	1
Passau	3	27	2	42	1	57	2	42	1	57	1	21	5	12	1
Obernzell	4	12	3	18	2	21	3	18	2	21	1	39	6	12	1
Engelhartszell . .	4	39	3	39	2	36	3	39	2	36	1	51	6	48	1
Wesenurfar . . .	5	6	4	—	2	51	4	—	2	51	2	—	10	24	1
Obermichl . . .	5	33	4	18	3	3	4	18	3	3	2	9	10	24	1
Aschach	6	18	4	54	3	30	4	54	3	30	2	27	10	24	1
Linz	7	21	5	45	4	6	5	45	4	6	2	54	10	24	1½
Deggendorf und															
Niederalteich . . .	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	2	12	½
Hofkirchen . . .	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	2	12	½
Vilshofen	1	21	1	3	—	45	1	3	—	45	—	33	2	12	½
Passau	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	3	12	1
Obernzell	3	9	2	27	1	45	2	27	1	45	1	15	4	12	1
Engelhartszell . .	3	36	2	48	2	—	2	48	2	—	1	24	4	48	1
Wesenurfar . . .	4	3	3	9	2	15	3	9	2	15	1	36	8	24	1
Obermichl . . .	4	30	3	27	2	27	3	27	2	27	1	42	8	24	1
Aschach	5	15	4	6	2	57	4	6	2	57	2	3	8	24	1
Linz	6	18	4	54	3	30	4	54	3	30	2	27	8	24	1
Niederalteich und															
Hofkirchen . . .	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18	2	12	½
Vilshofen	—	54	—	42	—	30	—	42	—	30	—	21	2	12	½
Passau	1	57	1	33	1	6	1	33	1	6	—	48	3	12	½
Obernzell	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	4	12	1
Engelhartszell . .	3	9	2	27	1	45	2	27	1	45	1	15	4	48	1
Wesenurfar . . .	3	36	2	48	2	—	2	48	2	—	1	24	8	24	1
Obermichl . . .	4	3	3	6	2	12	3	6	2	12	1	33	8	24	1
Aschach	4	48	3	45	2	42	3	45	2	42	1	54	8	24	1
Linz	5	51	4	33	3	15	4	33	3	15	2	18	8	24	1

Zwischen	Beförderungstaxen für Personen: Zu Thal, I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		Zu Berg, I. Klasse		II. Klasse		Verdeck		Pavillon		Reise-Gepäck pr. ℔ Uebergewicht
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
Hofkirchen und															
Vilshofen	—	12	—	9	—	6	—	12	—	9	—	6	2	12	½
Passau	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	3	12	½
Obernzell	1	57	1	33	1	6	1	33	1	6	—	48	4	12	½
Engelhartszell . .	2	24	1	54	1	21	1	54	1	21	—	57	4	48	1
Wesenurfar . . .	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	9	8	24	1
Obermichl . . .	3	18	2	33	1	48	2	33	1	48	1	15	8	24	1
Aschach	4	3	3	9	2	15	3	9	2	15	1	36	8	24	1
Linz	5	6	4	—	2	51	4	—	2	51	2	—	8	24	1
Vilshofen und															
Passau	1	3	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	2	—	½
Obernzell	1	48	1	24	1	—	1	24	1	—	—	42	2	24	½
Engelhartszell . .	2	15	1	45	1	15	1	45	1	15	—	54	3	—	½
Wesenurfar . . .	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	6	36	1
Obermichl . . .	3	9	2	24	1	42	2	24	1	42	1	12	6	36	1
Aschach	3	54	3	3	2	12	3	3	2	12	1	33	6	36	1
Linz	4	57	3	51	2	45	3	51	2	45	1	57	6	36	1
Passau und															
Obernzell	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18	2	—	½
Engelhartszell . .	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	2	—	½
Wesenurfar . . .	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	5	12	½
Obermichl . . .	2	6	1	36	1	9	1	36	1	9	—	48	5	12	1
Aschach	2	51	2	15	1	36	2	15	1	36	1	9	5	12	1
Linz	3	54	3	3	2	12	3	3	2	12	1	33	5	12	1
Obernzell und															
Engelhartszell . .	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	2	—	½
Wesenurfar . . .	—	54	—	42	—	30	—	42	—	30	—	21	4	12	½
Obermichl . . .	1	21	1	—	—	42	1	—	—	42	—	30	4	12	½
Aschach	2	6	1	39	1	12	1	39	1	12	—	51	4	12	½
Linz	3	9	2	27	1	45	2	27	1	45	1	15	4	12	1
Engelhartszell und															
Wesenurfar . . .	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	3	36	½
Obermichl . . .	—	54	—	39	—	27		39	—	27	—	18	3	36	½
Aschach	1	39	1	18	—	57	1	18	—	57	—	39	3	36	½
Linz	2	42	2	6	1	30	2	6	1	30	1	3	3	36	1
Wesenurfar und															
Obermichl . . .	—	27	—	21	—	15	—	21	—	15	—	12	3	36	½
Aschach	1	12	—	57	—	42	—	57	—	42	—	30	3	36	½
Linz	2	15	1	45	1	15	1	45	1	15	—	54	3	36	½
Obermichl und															
Aschach	—	45	—	36	—	27	—	36	—	27	—	18	3	36	½
Linz	1	48	1	27	1	3	1	27	1	3	—	45	3	36	½
Aschach und															
Linz	1	3	—	51	—	36	—	51	—	36	—	27	3	36	½

IV.

Tarif

für

die Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden.

Zwischen	Beförderungstaxen zu Thal und zu Berg für Wagen		Pferde		Hunde	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Donauwörth und						
Bertoldsheim . .	—	—	—	—	—	15
Stepperg	—	—	—	—	—	18
Neuburg	—	—	—	—	—	24
Ingolstadt . . .	—	—	—	—	—	33
Mehring	—	—	—	—	—	39
Vohburg	—	—	—	—	—	42
Neustadt	—	—	—	—	—	48
Eining	—	—	—	—	—	48
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	54
Kelheim	—	—	—	—	—	57
Abbach	—	—	—	—	1	6
Regensburg . .	—	—	—	—	1	18
Passau	—	—	—	—	2	39
Linz	—	—	—	—	3	30
Bertoldsheim und						
Stepperg . . .	—	—	—	—	—	3
Neuburg	—	—	—	—	—	6
Ingolstadt . . .	—	—	—	—	—	21
Mehring	—	—	—	—	—	24
Vohburg	—	—	—	—	—	27
Neustadt	—	—	—	—	—	36
Eining	—	—	—	—	—	39
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	42
Kelheim	—	—	—	—	—	45
Abbach	—	—	—	—	—	51
Regensburg . .	—	—	—	—	1	3
Stepperg und						
Neuburg	—	—	—	—	—	6
Ingolstadt . . .	—	—	—	—	—	18
Mehring	—	—	—	—	—	24
Vohburg	—	—	—	—	—	24
Neustadt	—	—	—	—	—	33
(**Stepperg**) und						
Eining	—	—	—	—	—	39
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	39
Kelheim	—	—	—	—	—	42
Abbach	—	—	—	—	—	48
Regensburg . .	—	—	—	—	1	—
Neuburg und						
Ingolstadt . . .	—	—	—	—	—	12
Mehring	—	—	—	—	—	18
Vohburg	—	—	—	—	—	18
Neustadt	—	—	—	—	—	27
Eining	—	—	—	—	—	33
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	33
Kelheim	—	—	—	—	—	36
Abbach	—	—	—	—	—	42
Regensburg . .	—	—	—	—	—	54
Ingolstadt und						
Mehring	—	—	—	—	—	6
Vohburg	—	—	—	—	—	9
Neustadt	—	—	—	—	—	18
Eining	—	—	—	—	—	24
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	24
Kelheim	—	—	—	—	—	27
Abbach	—	—	—	—	—	33
Regensburg . .	—	—	—	—	—	45
Mehring und						
Vohburg	—	—	—	—	—	6
Neustadt	—	—	—	—	—	12
Eining	—	—	—	—	—	18
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	18
Kelheim	—	—	—	—	—	21
Abbach	—	—	—	—	—	30
Regensburg . .	—	—	—	—	—	42

Zwischen	Beförderungstaxen zu Thal und zu Berg für Wagen fl.	Wagen kr.	Pferde fl.	Pferde kr.	Hunde fl.	Hunde kr.
Vohburg und						
Neustadt	—	—	—	—	—	9
Eining	—	—	—	—	—	12
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	15
Kelheim	—	—	—	—	—	18
Abbach . , . .	—	—	—	—	—	24
Regensburg . .	—	—	—	—	—	36
Neustadt und						
Eining	—	—	—	—	—	6
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	6
Kelheim	—	—	—	—	—	9
Abbach.	—	—	—	—	—	18
Regensburg . .	—	—	—	—	—	30
Eining und						
Weltenburg . .	—	—	—	—	—	6
Kelheim	—	—	—	—	—	9
Abbach. . . .	—	—	—	—	—	18
Regensburg . .	—	—	—	—	—	30
Weltenburg und						
Kelheim	—	—	—	—	—	3
Abbach.	—	—	—	—	—	12
Regensburg . .	—	—	—	—	—	24
Kelheim und						
Abbach.	—	—	—	—	—	9
Regensburg . .	—	—	—	—	—	21
Abbach und						
Regensburg . .	—	—	—	—	—	12
Kl.-Prüfening und						
Regensburg . .	—	—	—	—	—	9
Regensburg und						
Stauf	—	—	—	—	—	6
Frenkofen . . .	—	—	—	—	—	12
Pfatter	—	—	—	—	—	15
Straubing . . .	6	45	4	30	—	30
Bogen	—	—	—	—	—	36
Deggendorf. . .	11	15	7	30	—	51
Niederalteich . .	—	—	—	—	—	57
Hofkirchen . . .	—	—	—	—	1	6
Vilshofen . . .	15	18	10	12	1	9
Passau	18	20	12	18	1	24
Obernzell . . .	20	42	13	48	1	33
Engelhartszell .	22	3	14	42	1	39
Wesenurfar . .	—	—	—	—	1	45
Obermichl . . .	—	—	—	—	1	51
Aschach.	—	—	—	—	2	—
Linz	30	9	20	6	2	15

Zwischen	Beförderungstaxen zu Thal und zu Berg für Wagen fl.	Wagen kr.	Pferde fl.	Pferde kr.	Hunde fl.	Hunde kr.
Stauf und						
Frenkofen . . .	—	—	—	—	—	6
Pfatter	—	—	—	—	—	9
Straubing . . .	—	—	—	—	—	24
Bogen	—	—	—	—	—	30
Deggendorf. . .	—	—	—	—	—	45
Niederalteich . .	—	—	—	—	—	51
Hofkirchen . . .	—	—	—	—	1	—
Vilshofen . . .	—	—	—	—	1	3
Passau	—	—	—	—	1	18
Obernzell . . .	—	—	—	—	1	27
Engelhartszell .	—	—	—	—	1	33
Wesenurfar. . .	—	—	—	—	1	39
Obermichl . . .	—	—	—	—	1	45
Aschach.	—	—	—	—	1	54
Linz	—	—	—	—	2	9
Frenkofen und						
Pfatter	—	—	—	—	—	6
Straubing . . .	—	—	—	—	—	21
Bogen	—	—	—	—	—	27
Deggendorf. . .	—	—	—	—	—	42
Niederalteich . .	—	—	—	—	—	48
Hofkirchen . . .	—	—	—	—	—	57
Vilshofen . . .	—	—	—	—	1	—
Passau.	—	—	—	—	1	12
Obernzell . . .	—	—	—	—	1	24
Engelhartszell .	—	—	—	—	1	30
Wesenurfar. . .	—	—	—	—	1	36
Obermichl . . .	—	—	—	—	1	42
Aschach	—	—	—	—	1	51
Linz	—	—	—	—	2	6
Pfatter und						
Straubing . . .	—	—	—	—	—	18
Bogen	—	—	—	—	—	24
Deggendorf. . .	—	—	—	—	—	36
Niederalteich . .	—	—	—	—	—	42
Hofkirchen . . .	—	—	—	—	—	54
Vilshofen . . .	—	—	—	—	—	57
Passau	—	—	—	—	1	9
Obernzell . . .	—	—	—	—	1	18
Engelhartszell .	—	—	—	—	1	24
Wesenurfar. . .	—	—	—	—	1	30
Obermichl . . .	—	—	—	—	1	36
Aschach.	—	—	—	—	1	48
Linz	—	—	—	—	2	—

Zwischen	Beförderungstaxen zu Thal und zu Berg für Wagen fl.	kr.	Pferde fl.	kr.	Hunde fl.	kr.
Straubing und						
Bogen	—	—	—	—	—	6
Deggendorf	4	30	3	—	—	21
Niederalteich	—	—	—	—	—	27
Hofkirchen	—	—	—	—	—	36
Vilshofen	8	33	5	42	—	39
Passau	11	42	7	48	—	54
Obernzell	13	57	9	18	1	3
Engelhartszell	15	18	10	12	1	9
Wesenurfar	—	—	—	—	1	15
Obermichl	—	—	—	—	1	21
Aschach	—	—	—	—	1	30
Linz	23	24	15	36	1	45
Bogen und						
Deggendorf	—	—	—	—	—	15
Niederalteich	—	—	—	—	—	21
Hofkirchen	—	—	—	—	—	30
Vilshofen	—	—	—	—	—	33
Passau	—	—	—	—	—	48
Obernzell	—	—	—	—	—	57
Engelhartszell	—	—	—	—	1	3
Wesenurfar	—	—	—	—	1	9
Obermichl	—	—	—	—	1	15
Aschach	—	—	—	—	1	24
Linz	—	—	—	—	1	39
Deggendorf und						
Niederalteich	—	—	—	—	—	6
Hofkirchen	—	—	—	—	—	18
Vilshofen	4	3	4	—	—	21
Passau	7	12	4	48	—	33
Obernzell	9	27	6	18	—	42
Engelhartszell	10	48	7	12	—	48
Wesenurfar	—	—	—	—	—	54
Obermichl	—	—	—	—	1	—
Aschach	—	—	—	—	1	12
Linz	18	54	12	36	1	24
Niederalteich und						
Hofkirchen	—	—	—	—	—	12
Vilshofen	—	—	—	—	—	15
Passau	—	—	—	—	—	27
Obernzell	—	—	—	—	—	36
Engelhartszell	—	—	—	—	—	42
Wesenurfar	—	—	—	—	—	48
Obermichl	—	—	—	—	—	54
Aschach	—	—	—	—	1	6
Linz	—	—	—	—	1	18

Zwischen	Beförderungstaxen zu Thal und zu Berg für Wagen fl.	kr.	Pferde fl.	kr.	Hunde fl.	kr.
Hofkirchen und						
Vilshofen	—	—	—	—	—	3
Passau	—	—	—	—	—	12
Obernzell	—	—	—	—	—	21
Engelhartszell	—	—	—	—	—	33
Wesenurfar	—	—	—	—	—	39
Obermichl	—	—	—	—	—	45
Aschach	—	—	—	—	—	54
Linz	—	—	—	—	1	9
Vilshofen und						
Passau	4	—	3	—	—	15
Obernzell	5	24	3	36	—	24
Engelhartszell	6	45	4	30	—	30
Wesenurfar	—	—	—	—	—	36
Obermichl	—	—	—	—	—	42
Aschach	—	—	—	—	—	54
Linz	14	51	9	54	1	6
Passau und						
Obernzell	4	—	3	—	—	12
Engelhartszell	4	—	3	—	—	18
Wesenurfar	—	—	—	—	—	24
Obermichl	—	—	—	—	—	30
Aschach	—	—	—	—	—	39
Linz	11	42	7	48	—	54
Obernzell und						
Engelhartszell	4	—	3	—	—	6
Wesenurfar	—	—	—	—	—	12
Obermichl	—	—	—	—	—	18
Aschach	—	—	—	—	—	30
Linz	9	27	6	18	—	42
Engelhartszell und						
Wesenurfar	—	—	—	—	—	6
Obermichl	—	—	—	—	—	12
Aschach	—	—	—	—	—	24
Linz	8	6	5	24	—	36
Wesenurfar und						
Obermichl	—	—	—	—	—	6
Aschach	—	—	—	—	—	18
Linz	—	—	—	—	—	30
Obermichl und						
Aschach	—	—	—	—	—	12
Linz	—	—	—	—	—	24
Aschach und						
Linz	—	—	—	—	—	15

V.

Direkter Personen-Verkehr

mit

Stationen der k. bayer. Staats-Eisenbahn und mit Paris.

Zur Bequemlichkeit des Publikums ist die Einrichtung getroffen, nach welcher Reisende auch an den nachbenannten Stationen der k. bayer. Staats-Eisenbahn mit den auf die Fahrten der Donau-Damfboote influirenden Eisenbahnzügen direkte nach den untenbezeichneten Donaustationen abgefertigt werden können.

Die zur Erhebung kommenden Beförderungstaxen betragen:

Von	Nach	Für Personen in der I. Klasse		Für Personen in der II. Klasse		Für je 10 ℔ Reisegepäck	
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Nürnberg	Regensburg	10	57	9	12	—	13
	Passau	17	6	15	21	—	19
	Linz	21	—	19	15	—	22
Nördlingen	Regensburg	6	54	6	30	—	8
	Passau	13	3	12	39	—	14
	Linz	16	57	16	33	—	17
Augsburg	Regensburg	7	21	6	48	—	9
	Passau	13	30	12	57	—	15
	Linz	17	24	16	51	—	18
München	Regensburg	9	51	8	27	—	12
	Passau	16	—	14	36	—	18
	Linz	19	54	18	30	—	21

In gleicher Weise können Reisende, welche von **Paris** ab die Eisenbahn über Straßburg bis Donauwörth benützen, und von da per Dampfboot die Reise fortsetzen, bei der Ostbahnstation in Paris Fahrbilleten bis **Linz** und **Wien** lösen, und ihr Reisegepäck direkte dahin abfertigen lassen.

Die zu entrichtenden Beförderungstaxen betragen:

von **Paris**	Für Personen I. Klasse	Für Personen II. Klasse
nach **Linz**	130 frc. 35 ct. od. 60 fl. 50 kr.	104 frc. 65 ct. od. 48 fl. 51 kr.
„ **Wien**	147 „ 50 „ „ 68 „ 50 „	116 „ 10 „ „ 54 „ 11 „

60 Zollpfund Reisegepäck sind frei.

Für je 20 Pfund Uebergewicht werden aber berechnet:

bis **Linz** 6 frc. 5 ct. oder 2 fl. 50 kr.

„ **Wien** 7 „ 50 „ „ 3 „ 30 „

Das Fahrbillet ist einen Monat giltig und berechtiget den Eigenthümer sich in Straßburg, Kehl, Baden, Carlsruhe, Bruchsal, Ulm, Augsburg, Donauwörth, Regensburg, Linz aufzuhalten.

Die Reisenden, welche sich an den obenbezeichneten Orten aufhalten wollen, haben ihr Gepäck immer nur nach derjenigen Station einschreiben zu lassen, wo sie den ersten Aufenthalt machen; im entgegengesetzten Falle lassen sie das Gepäck bis zum Bestimmungsorte einschreiben.

VI.

Tarif

für die von der

Dampfschiffahrts-Verwaltung aufgestellten Kofferträger.

Zur Sicherheit und Bequemlichkeit der resp. Reisenden sind vom königl. Betriebsamte besondere Träger angestellt, welche nach unten stehendem Tarife deren Gepäck ꝛc. von ihrer Wohnung oder vom Gasthofe an den Anländplatz oder vom Schiffe in die Gasthöfe bringen.

Der Zutritt auf die Dampfschiffe ist ausschließend nur diesen Trägern gestattet, weshalb sie, um allgemein kenntlich zu seyn, am linken Arme mit einem Schilde versehen sind, welcher mit den Buchstaben D. S. und einer Nummer bezeichnet ist.

Die Träger sind angewiesen, bei jedesmaliger Ankunft eines Dampfschiffes anwesend zu seyn, und das Gepäck der ankommenden resp. Reisenden auf deren Verlangen zu übernehmen.

Die Träger sind für das ihnen anvertraute Gepäck verantwortlich. Unhöfliches Betragen, Ueberforderung oder Trunkenheit haben den augenblicklichen Verlust des Dienstes zur Folge.

Sollte gegen einen dieser Träger gegründete Beschwerde zu erheben seyn, so wird der resp. Reisende ersucht, sich die Nummer des Schildes zu merken und dem k. Betriebsamte oder dem Agenten die Anzeige zu machen.

	Nahe am Landungs-Platze	Im Innern der Stadt	
a) Für 1 Koffer oder anderes Reisegepäck mit Nachtsack, Hutschachtel ꝛc.	6 kr.	— fl.	12 kr.
für jeden weiteren Koffer oder Kiste . .	3 „	— „	6 „
b) Reisewagen, 3 und 4 spännige	18 „	1 „	24 „
„ 2 spännige	12 „	1 „	— „

Von Reisenden, welche sich Tags zuvor einschreiben lassen und das Abholen ihres Gepäcks wünschen, wird dasselbe am Abend des Tages vor der Abfahrt zu den oben angegebenen Taxen fortgeschafft.

Im Januar 1855.

VII.

Bestimmungen

über

den Gütertransport.

Jeder, welcher die k. Donau-Dampfboote zur Güterbeförderung benützt, ist an nachstehende Bestimmungen gebunden, welche die Stelle eines Vertrages zwischen ihm und der Dampfschiffahrtsverwaltung vertreten, und daher im Zweifel oder Streitfalle die alleinige Grundlage der Entscheidung bilden.

§. 1.

Güterfracht überhaupt.

Die Dampfschiffahrts-Verwaltung befördert Frachtgüter und andere Gegenstände nach ihrem Ermessen mit den Schlepp- oder Personenbooten, es sei denn, daß der Versender die Beförderung mit den Personenbooten ausdrücklich verlangt, in welchem Falle die zur Aufgabe kommenden Sendungen als Eilgüter behandelt werden.

Gütersendungen von und nach den Kahnstationen werden nur mit den Personenbooten gegen Entrichtung der Eilgutstaxe zur Beförderung übernommen.

§. 2.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht eine Verladung auf die Schleppboote nicht zuläßt, worüber zu entscheiden die Verwaltung sich vorbehält.
2. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Knallsilber, Schießpulver und Schießbaumwolle, Knallgold, Knallquecksilber, Feuerwerks-Gegenstände, überhaupt alle durch Reibung entzündbare und der Selbstentzündung und Explodirung unterworfene Gegenstände.

Wer solche Gegenstände heimlich oder unter unrichtiger Bezeichnung aufgibt, ist für allen daraus entstehenden Schaden verantwortlich und ersatzpflichtig.

§. 3.

Bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

Mineralsäure, Naphta oder Aether und andere ätzende oder sonst gefährliche Substanzen gelangen nur dann zur regelmäßigen Beförderung, wenn über diese Güter besondere — keine andern Gegenstände enthaltende — Frachtbriefe ausgestellt sind.

Ebenso müssen gährende Flüssigkeiten, um sie von anderen Waaren getrennt verladen zu können, gleichfalls mit besonderen Frachtbriefen aufgegeben und deklarirt werden. Ueberhaupt sind jene Colli, welche zerbrechliche, leicht entzündliche, ätzende und dem schnellen Verderben unterliegende Waaren enthalten, durch eine angemessene Bezeichnung von Aussen kenntlich zu machen.

§. 4.

Besondere Bestimmung über die Verpackung gefährlicher Gegenstände.

Ueber die Verpackung dieser gefährlichen Gegenstände wird Nachstehendes festgesetzt:

1. Die Ballons, in denen konzentrirte Mineralsäure verschickt wird, müssen wohl verpackt in einem besonderen Gefäße, wozu auch geflochtene Körbe dienen können, eingeschlagen seyn;
2. chlorsaures Kali muß sorgfältig in Papier verpackt seyn, und es müssen die Packete in hölzernen Fässern oder Kisten eingeschlossen sich befinden;
3. Naphta oder Aether darf nur in doppelten Verschlüssen und zwar so zur Versendung gebracht werden, daß die gläsernen Flaschen, in denen sich die Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleien und Sägmehl eingefüttert sind;
4. Streich- und Reibzündwaaren (Hölzer, Schwämmchen, Lichtchen u. s. w.) müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech, oder doch in sehr festen mit Papier verklebten hölzernen Kisten von nicht über zwei Fuß Größe sorgfältig und fest verpackt seyn, so daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist.

   Dem Ermessen der Verwaltung bleibt die Annahme größerer Kisten anheimgestellt.

   Die Kisten müssen aussen deutlich als „Streichzünder" enthaltend bezeichnet seyn.

§. 5.

Verpackung der Güter überhaupt.

Güter, die nicht wohl conditionirt oder nach dem Ermessen der Agentschaft nicht zweckmäßig verpackt sind, werden von der Beförderung zurückgewiesen, oder sie werden nur dann ausnahmsweise auf Gefahr des Aufgebers befördert, wenn er sich dieser Bedingung und der Haftung für jeden Gewichtsverlust und für jeden durch den mangelhaften Zustand entstehenden Schaden durch eine mit seiner Unterschrift versehene Erklärung unterwirft. Werden sie gleichwohl ohne eine solche Erklärung angenommen, so wird für eine Beschädigung an denselben doch nicht gehaftet.

§. 6.

Zeit der Aufgabe der Güter.

Als Aufgabs- und Uebernahmsstunden sind für Güter in gewöhnlicher Fracht die Stunden von früh 7 Uhr bis Abends 7 Uhr festgesetzt, — vom 1. Oktober bis 1. April von früh 8 Uhr bis Abends 5 Uhr.

§. 7.
Frachtbriefe.

1) Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten Frachtbriefe — welche bei jeder Agentschaft käuflich zu haben sind — begleitet seyn, in welchem die Güter nach Ort und Tag der Aufgabe, Colli, Zeichen, Nummer, Bruttogewicht, Inhalt, Bestimmungsort und Name des Empfängers, dann die Unterschrift des Absenders deutlich und richtig zu bezeichnen sind, und welcher die Anerkennung enthält, daß die Beförderung nach den Bestimmungen dieses Reglements erfolgt.

2) Auf Verlangen des Aufgebers kann in jedem einzelnen Fall der Mangel des vorgeschriebenen Frachtbriefes durch die Agentschaft gegen die Gebühr von 2 kr. ergänzt werden.

3) Vorschriften in den Frachtbriefen von Seite der Absender, wenn solche den Bestimmungen dieses Reglements entgegen sind, begründen keine Verpflichtung der Verwaltung.

4) Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zu Schiff durch andere Frachtführer, Boten befördert worden ist, können, wenn solches mit sogenannten Original-Frachtbriefen begleitetes Gut überhaupt zur Beförderung angenommen wird, nur als Beilagen zu den Dampfschiffahrts-Frachtbriefen dienen, und es kann aus denselben niemals eine Verpflichtung der Verwaltung abgeleitet werden, da dieselbe nur mit dem Aussteller der Dampfschiffahrts-Frachtbriefe in Contract steht.

5) Für das Datum der Aufgabe des Gutes ist der Expeditionsstempel der Aufgabe-Station auf dem Frachtbriefe allein maaßgebend. Der Versender kann verlangen, daß dieser Stempel in seiner Gegenwart aufgedrückt werde.

6) Soferne der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Verwaltung wünscht, hat derselbe zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm vom Agenten vollzogen zurückgestellt wird.

Wenn nicht der Aufgeber, sondern der Agent das Frachtbrief-Duplikat ausstellt, so ist dafür eine Gebühr von 2 kr. zu entrichten.

7) Frachtbriefe, welche nicht nach diesen Vorschriften gefertiget, oder welche unvollständig ausgefüllt, oder im Datum oder sonstigen Inhalte korrigirt sind, werden dem Aufgeber zur Berichtigung zurückgegeben.

§. 8.
Folge zu niedriger Maaß- und Gewichts-Angabe und unrichtiger Deklaration.

Der Versender bürgt für die Richtigkeit seiner Angaben und trägt alle Folgen, welche aus unrichtiger Deklaration entspringen. Die Agenten sind befugt, bei entstehendem Verdachte die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern, auch dem Inhalte nach in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten zu prüfen, zu verifiziren und vom ersteren im Frachtbriefe berichtigen zu lassen. Für unrichtige

Deklarirung, insbesondere bezüglich auf Maß und Gewicht, hat der Versender außer der Nachzahlung der treffenden Fracht noch die doppelte Fracht als Coventionalstrafe zu zahlen.

Sollte aber Jemand unter falscher Deklaration verbotene oder nur unter Einhaltung gewisser Verpackungs-Vorschriften zugelassene Gegenstände aufgeben, so haftet er nicht nur für allen etwa daraus erwachsenden Schaden, sondern er hat noch, auch wenn kein Schaden entstanden ist, für jedes Pfund solcher Versandtstücke eine Conventionalstrafe bis zu **10** fl. zu erlegen, wofür primär die Waare haftet.

Diese Strafen kann die Verwaltung nach ihrem Ermessen vom Versender oder Empfänger vor der Ablieferung des Gutes einziehen.

§. 9.

Zoll- und Steuer-Vorschriften.

Die Befolgung der zollgesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der Kontrolle liegt den Eigenthümern der Waare, resp. dem Absender und Empfänger ob, und es bleiben dieselben der Dampfschiffahrts-Verwaltung gegenüber allein verantwortlich. Es müssen daher bei Gegenständen, welche der Begleitschein- oder Binnen-Kontrolle unterliegen, die bezüglichen zollamtlichen Papiere, beziehungsweise die vorschriftsmäßig visirten und abgestempelten Frachtbriefe vor der Uebergabe zum Transport an die Zollabfertigungsstelle abgeliefert werden, und der angelegte Zollverschluß (mit Schnüren und Blei oder mit Siegel) muß sich im unversehrten Zustande befinden. Der zollamtliche Verschluß muß mit genauer Angabe der angelegten Plomben oder Siegel bei den betreffenden Stellen im Frachtbriefe ausdrücklich bemerkt seyn.

Würde auf ausdrücklichen im Frachtbriefe erklärten Wunsch der Versender die Verwaltung, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimations-Papiere beigelegt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung vermitteln, und Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungs-Orte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keinerlei Verantwortlichkeit.

Die Verwaltung ist durch einen also erklärten Wunsch nicht verbunden, diese Verpflichtung zu übernehmen, und wird daher den Versendern empfohlen, zu jener Vermittlung und Vorschußzahlung eventuell eine Mittelsperson im Frachtbriefe zu bezeichnen.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Fall zollgesetzlich nicht zuläßig ist, so wird angenommen, er sei damit einverstanden, wenn die Verwaltung diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

Würden aber zoll- und steuerpflichtige Waaren zum Transporte übergeben und von dem Versender unterlassen werden, in dem Frachtbriefe die Eigenschaft der Waare als Begleitscheingut und des angelegten Verschlusses zu erwähnen, so ist derselbe selbstverständlich jeder Einrede verlustig, wenn

von ihm Seitens der Dampfschiffahrts-Verwaltung der Ersatz einer Zollstrafe oder sonstigen zollgesetzlichen Haftung wegen Versicherungs-Verletzung ꝛc. gefordert würde.

Ausgangszollpflichtige aus dem freien Verkehr des Zollvereines abstammende Güter, welche zur Ausfuhr gelangen sollen, sind vor der Uebergabe zur Beförderung zum Ausgange zu verzollen und es sind die Zollquittungen den Frachtbriefen anzuheften. Die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift treffen den Aufgeber ausschließlich.

§. 10.

Tarif und Berechnung der Fracht.

1) Bei Berechnung der Fracht-Taxen nach dem besonders veröffentlichten Tarif wird der Zollzentner zu 100 Pfund (50 Kilogramm) zu Grunde gelegt.

2) Das Verladen der Güter von und an Bord der Schiffe, sowie das Umschlagen derselben von Schiff zu Schiff wird von der Verwaltung besorgt und sind die deßfallsigen Kosten im Tarife mit eingerechnet.

3) Bei Sendungen unter einem Zentner, sowie bei den über einen Zentner hinausgehenden Gewichtstheilen werden

1	bis	25 Pfd.	für	1/4 Ztr.,	
26	„	50 Pfd.	„	1/2 Ztr.,	
51	„	75 Pfd.	„	3/4 Ztr.,	
76	„	100 Pfd.	„	1 Ztr.	gerechnet.

4) Die geringste Zahlung beträgt für Schleppgüter 6 kr. und für Eilgüter 9 kr.

5) Die Frachttaxen müssen im 24 1/2 fl. Fuß eingezahlt werden, so lange aber die österreichische Bankvaluta den Silberwerth nicht erreicht, wird für Sendungen von und nach Linz eine Frachtermäßigung von 3 kr. per Zentner für Berggüter und von 2 kr. per Zentner für Thalgüter gewährt.

6) Sendungen an baarem Geld, Korallen, Perlen, Edelsteinen, Gold- und Silberwaaren, Taschenuhren, lebenden Pflanzen, welche sämmtlich nur als Eilgut aufgegeben werden können, zahlen die doppelte Taxe des Tarifs.

7) Ebenso zahlen voluminöse Gegenstände, als: unbepackte Meubels, Korbwaaren, Hausgeräthe, Weberkarden ꝛc., welche nicht als Eilgüter aufgegeben werden können, die doppelte Taxe.

8) Bei größern Güterzuweisungen kann ein den Verhältnissen angemessener Rabatt bewilligt werden.

9) Beladene Privatschiffe, welche sich zum Schleppen eignen und geaicht seyn müssen, werden nach besonderem Uebereinkommen befördert, wobei der Private stets die vollständige Bemannung so wie die Requisiten des Schleppschiffes zu stellen hat.

§. 11.

Zahlung der Fracht.

Die Frachttaxen müssen bei der Aufgabe berichtiget, oder an den Empfänger der Frachtgegenstände zur Ausbezahlung angewiesen werden. Für Gegenstände,

welche nach dem Ermessen der annehmenden Agentschaft dem schnellen Verderben unterliegen, oder sonst die Fracht nicht sicher decken, muß diese jedenfalls bei der Aufgabe entrichtet werden.

Die Frankatur ist jedesmal auf dem Frachtbriefe zu bemerken.

§. 12.

Nachnahmen.

Nach Ermessen der Agentschaften können die auf weiter herkommenden Gütern bei ihrer Aufgabe haftenden Spesen nachgenommen werden.

Für Nachnahme der Spesen werden 5/6 Prozent vom Betrage derselben als Provision berechnet.

Der Nachnahmebetrag darf übrigens den Werth des Gutes nicht übersteigen, sowie überhaupt Vorschüsse auf den Werth des Gutes nicht gestattet sind.

Nur im internen Verkehr werden Nachnahmen auf den Werth des Gutes und unter Voraussetzung des wirklich vorhandenen Werthes nur bis zu dem Maximalbetrage von 100 fl. verabreicht.

Die Nachnahmen werden dem Aufgeber dann baar verabfolgt, wenn ihre Zahlung von Seite des Adressaten erfolgt.

§. 13.

Gewöhnliche Fracht, Eilfracht, Lieferzeit.

Je nach der Deklaration des Absenders werden Güter in gewöhnlicher Fracht mit den Schleppbooten oder in Eilfracht mit den Personenbooten befördert.

Die Lieferzeit für Schleppgut wird festgesetzt für Sendungen

von	Donauwörth	nach	Kelheim	auf	4	Tage
„	„	„	Regensburg	„	5	„
„	„	„	Passau	„	8	„
„	„	„	Linz	„	10	„
„	Regensburg	„	Passau	„	4	„
„	„	„	Linz	„	6	„
„	Linz	„	Passau	„	4	„
„	„	„	Regensburg	„	10	„
„	„	„	Donauwörth	„	16	„
„	Passau	„	Regensburg	„	6	„
„	„	„	Donauwörth	„	12	„
„	Regensburg	„	Kelheim	„	4	„
„	„	„	Donauwörth	„	6	„

Die Lieferzeit für Eilgut wird festgesetzt für Sendungen

von	Donauwörth	nach	Kelheim	auf	2	Tage
„	„	„	Regensburg	„	3	„
„	„	„	Passau	„	4	„
„	„	„	Linz	„	5	„

von	Regensburg	nach	Passau	auf	2 Tage
"	"	"	Linz	"	3 "
"	Linz	"	Passau	"	2 "
"	"	"	Regensburg	"	5 "
"	"	"	Donauwörth	"	8 "
"	Passau	"	Regensburg	"	3 "
"	"	"	Donauwörth	"	6 "
"	Regensburg	"	Kelheim	"	2 "
"	"	"	Donauwörth	"	3 "

Für die zwischenliegenden Stationen gelten dieselben Lieferzeiten, wie für ebenbezeichnete Strecken.

Die Lieferzeit beginnt für Schleppgüter mit dem nächsten ausgeschriebenen Fahrtage, für Eilgüter hingegen mit dem ersten Tage nach der Aufgabe, und müssen Schleppgüter bis Mittags 12 Uhr, Eilgüter bis Nachmittags 4 Uhr Tags vorher zur Einladung am Ländeplatz bereit gestellt, und deren Fracht- und Zollpapiere gleichzeitig abgegeben seyn; später übergebene Schleppgüter haben die Lieferzeit erst vom nächstfolgenden Fahrtage, Eilgüter hingegen erst vom dritten Tage an zu beanspruchen.

Werden obige Lieferzeiten überschritten, ohne daß die Ueberschreitung in nachgewiesenen unabwendbaren Naturereignissen oder sonstigen durch die Verwaltung nicht herbeigeführten Hindernissen z. B. in verzögerter Zollabfertigung, in mangelhaften Papieren, Zollbegleitscheinen, Deklarationen rc. ihren Grund hat, so tritt mit dem ersten Tage der Ueberschreitung der Verlust der halben Fracht, mit dem dritten Tage aber der der ganzen Fracht ein. Eine weitere Entschädigung wird nicht geleistet.

Bei ganz außerordentlichen, der Schiffahrt hemmend in den Weg tretenden Ereignissen, und bei Schleppgütern auch bei Ueberführung des Platzes, hört nach vorhergegangener Bekanntmachung jede Verbindlichkeit der Lieferzeit auf.

§. 14.

Weiter-Transport der Güter bei unterbrochenen Fahrten.

Müssen wegen Elementarereignissen die Fahrten eingestellt werden, so hat der Eigenthümer der Waare für deren Weitertransport ohne Entschädigungs-Anspruch an die Verwaltung selbst zu sorgen, und wird in diesen Fällen die Fracht bis zur Station, wo das Gut ausgeladen und von dem Eigenthümer übernommen wird, berechnet. Der Eigenthümer, resp. Versender der Waare wird jedoch sofort von jener Agentschaft, bei welcher das Ausladen stattfindet, hievon in Kenntniß gesetzt.

§. 15.

Abholen und Zustellung der Güter.

Das Abholen der Güter bei den Versendern, sowie die Verbringung der Güter von der Lände an die Empfänger wird von der Verwaltung nicht

übernommen, da die Aufgabe der Güter bei den Agentschaften und das Abholen bei denselben Sache der Versender und Empfänger ist.

Wo dagegen an einzelnen Stationen eigene Güter-Beförderer aufgestellt sind, haben diese die Verbindlichkeit, um den öffentlich bekannt gemachten Preis die Güter bei den Versendern abzuholen und an die Agentschaften zu übergeben, sowie die angekommenen Güter an der Lände zu übernehmen und den Empfängern zuzustellen.

§. 16.

Avisirung und Ablieferung der Güter, Lagergeld.

Nach Ankunft der Güter am Bestimmungsorte wird der Adressat durch Vorweisung des Frachtbriefes längstens 3 Stunden nach Ausladung der Schiffe, oder wenn diese erst nach 5 Uhr Abends angekommen sind, längstens bis am andern Morgen 9 Uhr hievon in Kenntniß gesetzt, und hat, daß dieses geschehen, auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen.

Das Abholen der angekommenen Güter muß bei den Stationen **Passau, Regensburg** und **Donauwörth** innerhalb 24 Stunden, bei allen übrigen Stationen aber noch an dem Tage der erfolgten Anzeige der Ankunft derselben bewirkt werden.

Nach Ablauf dieses Termins haftet die Verwaltung in keiner Weise für die etwa nicht abgeholten Güter.

Außerdem ist für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist ein Lager-Geld von 2 kr. pr. Zentner zu entrichten. Der angefangene Tag wird jedesmal für voll gerechnet.

Die Ablieferung der Güter hat der Empfänger mittelst Abgabe der an den Frachtbriefen befindlichen Coupons zu bescheinigen.

Es kann aber die Auslieferung der Güter erst nach Berichtigung der Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen, Lagergelder, Conventionalstrafen gefordert werden.

Ganze Schleppladungen, welche der Empfänger durch seine Leute, jedoch gegen Rückvergütung der ortsüblichen Spesen, ausladen läßt, müssen längstens in zwei Tagen ein- oder ausgeladen werden; für jeden weitern Tag hat der Empfänger für die Benützung des Schleppschiffes 30 fl. zu entrichten.

Sonn- und Festtage werden bei Berechnung aller in diesem Reglement bestimmten Fristen nicht mitgezählt.

§. 17.

Verfahren bei verweigerter Annahme.

Güter, deren Annahme verweigert wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche ohne geschehene Anmeldung des Empfängers gelagert haben, lagern lediglich auf Kosten und Gefahr des Versenders, und werden demselben unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, wieder zugeführt, oder die Verwaltung kann dieselben unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen u. s. w. in ein öffentliches Lagerhaus,

oder wo ein solches nicht vorhanden ist, einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angehet, auf Lager übergeben, oder sie da zur Disposition des Versenders stellen oder endlich auf Gefahr und Kosten des Versenders oder Adressaten einem Spediteur zur Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsorte überweisen.

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Verwaltung Güter, deren Annahme verweigert oder deren Abgabe unmöglich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher decken, ohne weitere Förmlichkeiten bestmöglichst verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen, und den etwaigen Ueberschuß dem Absender zu überweisen.

§. 18.

Unanbringliche und herrnlose Sachen.

Unanbringliche und herrnlose Sachen werden nach den hierüber besonders veröffentlichten Bestimmungen der Verordnung vom 30. Mai 1854 behandelt, und wenn der Aufgeber und der Versender solcher Gegenstände ohngeachtet der angestellten Nachforschungen nach Ablauf von 3 Monaten von der öffentlich affigirten Bekanntmachung an nicht ermittelt werden kann, werden dieselben, wenn sie werthlos sind, vernichtet, außerdem aber dem öffentlichen Verkaufe unterstellt, und der Erlös wird über Abzug der darauf haftenden Gebühren und Auslagen zum Unterstützungsfonde für das Personale der Anstalt eingezogen.

§. 19.

Gewährleistung.

Die Dampfschiffahrts-Verwaltung haftet für Beschädigungen und Verluste an den ihr zur Beförderung übergebenen Gütern nur nach folgenden Grundsätzen.

Beginn und Dauer der Gewährleistung.

Die Verantwortlichkeit der Verwaltung beginnt mit der Annahme des Gutes durch die Agentschaft und dauert bis zu dem Zeitpunkte, da das Gut auf der betreffenden Bestimmungsstation nach dem gegenwärtigen Reglement in Empfang genommen seyn muß, oder an eine andere Anstalt zur Weiterbeförderung übergeben wird.

Sind Güter durch die Verwaltung an Zollniederlagen, Packhöfe ꝛc. zu verbringen, so dauert die Verantwortlichkeit bis zur Ablieferung dahin.

§. 20.

Ersatzleistung für Abhandenkommen.

Für gänzliches oder theilweises Abhandenkommen wird Ersatz geleistet.

Als abhandengekommen ist das Gut erst vier Wochen nach angestellter Reklamation zu betrachten.

§. 21.

Gewichts-Defekte

werden nicht vergütet, wenn sie als durch natürlichen Abgang entstanden anzusehen sind; in anderen Fällen werden sie vergütet, jedoch nur bei gehörig verpackten und auf sonstige Weise verschlossenen Gütern und nur in soweit als sich ein Manco von mehr als Ein Prozent bei trockenen und von mehr als Zwei Prozent bei nassen Gütern herausstellt, und wenn auf besonders gestelltes Verlangen das Gewicht auf der Bestimmungs-Station in Gegenwart des Adressaten oder des Bevollmächtigten durch die Agentschaft ermittelt ist und der Defekt sogleich bei der Uebernahme des Gutes oder längstens binnen 24 Stunden nach Empfang des Fracht- oder Avisbriefes angemeldet wird.

In gleicher Weise, wie nasse Waaren, werden rücksichtlich der Berechnung des Manco behandelt:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, Fettwaaren, Seifen, und harte Oele, Leder, frische Erdfüchte, Baum- und Schafwolle und überhaupt alle dem schnellen Eintrocknen unterworfenen Gegenstände.

Ein höherer Calo von vier Prozent wird beansprucht:

für Knoppern, Tabak und rohe Tabakblätter, Syrup und Talg in Wammen, und zwar nicht von einzelnen Collis, sondern vom Gewichte der ganzen Sendung, wobei jedoch beschädigte oder solche Colli, bei denen der Verdacht einer Entwendung stattfindet, ausgeschieden werden.

In den Monaten Juni, Juli und August, dann wenn die regelmäßige Beförderung eine längere als achttägige Transport-Dauer erfordert, wird der Ersatz nur bei einem Gewichtsverluste von mehr als 2, 4 und 8 Prozent geleistet.

Frische und gesalzene Fische und frische Südfrüchte sind von jeder Defekt-Vergütung ausgeschlossen, sofern nicht vor der Empfangnahme eine augenfällige Beraubung nachgewiesen wird.

§. 22.

Beschädigungen am Inhalt.

Für Beschädigungen am Inhalte eines Colli haftet die Verwaltung, wenn die Waare gut verpackt übergeben wurde und eine vorhandene äußerlich erkennbare Beschädigung in unzweifelhafter unmittelbarer Beziehung zu der vorhandenen innern Beschädigung steht.

Außer diesem Falle haftet die Verwaltung wegen des Inhaltes nur dann, wenn ein besonderes Verschulden der Verwaltung und die geschehene Uebergabe mit unbeschädigtem Inhalt, sowie dessen gehörige Verpackung nachgewiesen werden kann.

§. 23.

Wann kein Ersatz geleistet wird.

Für Beschädigung durch Nässe, für Lekkage, Verderben von Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, für Einrosten von Metallwaaren, für Beschädigung von leicht zerbrechlichen Gegenständen, als: Meubels und Hausgeräthen, Glas, Maschinentheilen, Getreide in Säcken, Vasen u. s. w., wird niemals ein Ersatz geleistet, soferne der Anstalt nicht ein Versehen, überhaupt eine Schuld hieran nachgewiesen werden kann.

Für Schwefelsäure, Scheidewasser und andere ätzende oder gefährliche Substanzen übernimmt die Dampfschiffahrts-Verwaltung keine Verbindlichkeit irgend einer Art, behält sich vielmehr vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen an den Transportfahrzeugen oder andern Gütern möglicher Weise entstehen können.

Ferner fällt jede Entschädigungspflicht aus:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Brand, Schiffbruch, Auffahren, Explosionen ꝛc. oder durch Elementar-Ereignisse herbeigeführt worden ist, für welche Fälle sich die Versender anderweitig assekuriren können;

b) wenn der Verlust oder die Beschädigung durch das Verschulden des Versenders oder Empfängers oder solcher Personen, für welche dieselben zu haften haben, herbeigeführt ist;

c) wenn die Entschädigungs-Ansprüche nicht sofort vor der Uebernahme der Güter und insonderheit bei äußerlich sichtbaren Merkmalen einer Beschädigung vor Oeffnung der Colli angemeldet und nach den Gesetzen des Empfangsortes dargelegt sind.

Ebenso können Reklamationen wegen nicht geschehener Ablieferung, wenn sie nicht innerhalb drei Monaten vom Tage der Aufgabe an gerechnet, erhoben werden, keine Berücksichtigung mehr finden.

§. 24.

Höhe des Ersatzes.

Die Entschädigungspflicht der Verwaltung erstreckt sich nie auf eine höhere Summe, als den allgemeinen Handlswerth des verlorenen oder beschädigten Gegenstandes am Orte und zur Zeit der Aufgabe, und nicht auf etwaigen Gewinn.

Bei blos theilweisem Verlust und bei Beschädigungen wird verhältnißmäßige Entschädigung geleistet.

Die Einführung von Schiedsgerichten zum Zwecke der Feststellung der Größe des Schadens wird vorbehalten.

§. 25.

Wo Reklamationen anzubringen sind.

Wenn der Empfänger der Güter Reklamationen bei deren Uebernahme erheben will, so hat er sie bei der Agentschaft der Bestimmungsstation anzubringen. Der Versender hat bei der Aufgabsstation zu reklamiren. Wird eine Reklamation von der General-Direktion der k. Verkehrs-Anstalten abgewiesen, so steht demjenigen, welcher sich hiedurch beschwert erachtet, der Rechtsweg gegen den k. Fiskus bei dessen persönlichem Forum frei.

Der inländische Reklamant hat die bezügliche Klage binnen 90 Tagen, der ausländische binnen 6 Monaten vom Tage der Insinuation der abweisenden Entschließung anzubringen, außerdem angenommen wird, als verzichte er auf Verfolgung seines Anspruchs.

Im Monat März 1856.

VIII.

Tarif

für

die Beförderung von Frachtgütern.

Von	Nach	Zu Berg Schlepp-gut	Zu Berg Eilgut	Zu Thal Schlepp-gut	Zu Thal Eilgut
		pr. Centner.		pr. Centner.	
		kr.	kr.	kr.	kr.
Linz	Aschach	12	18	10	15
	Obermichl	15	23	11	17
	Engelhartszell . . .	18	27	12	18
	Oberuzell	21	32	14	21
	Passau	24	36	16	24
	Vilshofen	27	41	18	27
	Deggendorf . . .	30	50	20	30
	Straubing	36	54	24	36
	Regensburg . . .	42	63	27	41
	Kelheim	52	78	36	54
	Ingolstadt	58	87	39	59
	Neuburg	61	92	40	60
	Donauwörth . . .	67	101	42	63
Aschach	Obermichl	12	18	10	15
	Engelhartszell . . .	15	23	13	18
	Oberuzell	18	27	15	20

Von	Nach	Zu Berg Schlepp-gut	Zu Berg Eilgut	Zu Thal Schlepp-gut	Zu Thal Eilgut
		pr. Centner.		pr. Centner.	
		kr.	kr.	kr.	kr.
(Aschach)	Passau	21	32	17	23
	Vilshofen	24	36	18	26
	Deggendorf . . .	27	41	19	29
	Straubing	33	50	23	35
	Regensburg . . .	39	59	26	39
	Kelheim	49	74	35	53
	Ingolstadt	55	83	38	57
	Neuburg	58	87	39	59
	Donauwörth . . .	64	96	41	61
Obermichl . . .	Engelhartszell . . .	12	18	10	15
	Obernzell	15	23	12	18
	Passau	18	27	14	21
	Vilshofen	21	32	16	24
	Deggendorf . . .	24	36	18	27
	Straubing	30	45	22	33
	Regensburg . . .	36	54	25	38
	Kelheim	46	69	34	51
	Ingolstadt	52	78	37	56
	Neuburg	55	83	38	57
	Donauwörth . . .	61	92	40	60
Engelhartszell .	Obernzell	10	15	10	15
	Passau	13	21	11	17
	Vilshofen	15	23	12	18
	Deggendorf . . .	21	32	14	21
	Straubing	27	41	18	27
	Regensburg . . .	33	50	22	33
	Kelheim	43	65	30	45
	Ingolstadt	49	74	34	51
	Neuburg	52	78	36	54
	Donauwörth . . .	58	87	38	57
Obernzell . . .	Passau	10	15	10	15
	Vilshofen	15	23	12	18
	Deggendorf . . .	18	27	14	21
	Straubing	21	32	17	26
	Regensburg . . .	24	36	20	30
	Kelheim	36	54	28	42
	Ingolstadt	42	63	32	48
	Neuburg	48	72	34	51
	Donauwörth . . .	54	81	36	54

Von	Nach	Zu Berg Schlepp-gut pr. Centner.	Zu Berg Eilgut pr. Centner.	Zu Thal Schlepp-gut pr. Centner.	Zu Thal Eilgut pr. Centner.
		kr.	kr.	kr.	kr.
Passau	Vilshofen	10	15	10	15
	Deggendorf . . .	13	20	12	18
	Straubing	15	23	14	21
	Regensburg . . .	18	27	15	23
	Kelheim	32	48	23	35
	Ingolstadt	38	57	27	41
	Neuburg	44	66	30	45
	Donauwörth . . .	50	75	33	50
Vilshofen . . .	Deggendorf . . .	12	18	10	15
	Straubing	14	21	12	18
	Regensburg . . .	16	24	13	20
	Kelheim	30	45	21	32
	Ingolstadt	36	54	25	38
	Neuburg	42	63	28	42
	Donauwörth . . .	48	72	30	45
Deggendorf . .	Straubing	10	15	10	15
	Regensburg . . .	13	20	10	15
	Kelheim	26	39	18	27
	Ingolstadt	32	48	22	33
	Neuburg	38	57	24	36
	Donauwörth . . .	44	66	27	41
Straubing . . .	Regensburg . . .	12	18	10	15
	Kelheim	22	33	16	24
	Ingolstadt	28	42	19	29
	Neuburg	34	51	22	33
	Donauwörth . . .	40	60	25	38
Regensburg . .	Kelheim	12	18	10	15
	Ingolstadt	21	32	14	21
	Neuburg	24	36	16	24
	Donauwörth . . .	30	45	18	27
Kelheim	Ingolstadt	15	23	10	15
	Neuburg	18	27	12	18
	Donauwörth . . .	24	36	16	24
Ingolstadt . . .	Neuburg	12	18	10	15
	Donauwörth . . .	18	27	14	21
Neuburg . . .	Donauwörth . . .	15	23	12	18

IX.

Frachten-Tarif

im

direkten Anschluß an die k. k. österr. privilegirte Donau-Dampfschiffahrt

für die Strecke

von Pesth bis Donauwörth.

Zahlbar nach dem 20 fl. Fuß.

A. Ordinäre Artikel und Landesprodukte, oder Waaren I. Klasse.

Aufwärts:

Von	nach Passau			nach Regensburg			nach Donauwörth		
	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Pesth	100	—	100	100	17	117	100	43	143
Preßburg . . .	73	—	73	73	17	90	73	43	116
Wien	58	—	58	58	17	75	58	43	101
Stein	46	—	46	46	17	63	46	43	89
Linz	22	—	22	22	17	39	22	43	65
Abwärts:									
Pesth	87	—	87	87	13	100	87	30	117
Preßburg . . .	60	—	60	60	13	73	60	30	90
Wien	45	—	45	45	13	58	45	30	75
Stein	36	—	36	36	13	49	36	30	66
Linz	15	—	15	15	13	28	15	30	45

B. Allgemeiner Frachtsatz, oder Waaren II. Klasse.

Aufwärts:

Von	nach Passau			nach Regensburg			nach Donauwörth		
	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Pesth	126	—	126	126	17	143	126	43	169
Preßburg . . .	90	—	90	90	17	107	90	43	133
Wien	72	—	72	72	17	89	72	43	115
Stein	58	—	58	58	17	75	58	43	101
Linz	22	—	22	22	17	39	22	43	65
Abwärts:									
Pesth	99	—	99	99	13	112	99	30	129
Preßburg . . .	63	—	63	63	13	76	63	30	93
Wien	45	—	45	45	13	58	45	30	75
Stein	36	—	36	36	13	49	36	30	66
Linz	15	—	15	15	13	28	15	30	45

C. Claviere, Wagen, Pferde und Hunde.

Auf= und Abwärts:

Zwischen Wien	und Passau			und Regensburg			und Donauwörth		
	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.	Bank-Valuta.	Silber.	Total.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Claviere . . .	20	—	20	20	10	30	20	20	40
Wagen	30	—	30	30	15	45	30	30	60
Pferde	25	—	25	25	12	37	25	24	49
Hunde	2	—	2	2	1	3	2	2	4

Für die Zwischen=Stationen **Vilshofen, Deggendorf** und **Straubing** ist die Hälfte der Fracht der Strecke **Passau=Regensburg** zu berechnen und in Silbergeld zu erlegen.

Anmerkungen.

1. Transporte in ganzen Ladungen, nach jeweiligem Wasserstand, von wenigstens 2000 bis 3000 Zentner werden in ursprünglicher Ladung von Pesth bis Regensburg und ebenso zurück ohne Umschiffung bewerkstelligt.

2. In die erste Tarifsklasse gehören:

Alaun, Antimonium, Arsenik, Arzneikräuter, Auripigm., Bau=Tischler=Arbeiten, Bier, Bleiweiß, Blech W. †, Braunstein, Chlorkalk, Eisen, ord. Eisenwaaren, (Gußeisen, Schmiedeeisen, Walzblech, Platten, rohe Eisentheile, Sensen, steyerische und böhmische Nägel in Fässern), Emailgeschirre, Feuersteine, Farberden und Farbwaaren (ord.), Federweiß, Fettwaaren (Talg, Schweinfett ꝛc.), Feuerschwamm, Fische (getrocknete und eingesalzene), Flammruß, Flüßigkeiten in Fässern (Oel, Wein, Branntwein u. dgl.), Früchte (getrocknete) und Südfrüchte, Gartenerde, Gerste (gerollte), Grabsteine (unter 4 Ztr.), Getreide, Glas (ord.), Gyps in Fässern, Hadern in gepreßten Ballen, Hanf in gepreßten Ballen, Harze, Honig, Häute (von Ochsen, Kühen und Terzen), Hölzer verschiedener Art (Faßdauben, Faßreife, Farb= und Tischlerhölzer), Kaffee, Klauen in Fässern, Knoppern, Kerne (Pfirsich, Zwetschgen und Marillen), Kreide (Berg= und Kölner), Käse, Lekvär, Leimleder, Mehl, Messing, Marmorplatten, Metalle (unedle, als: Blei, Bleiglätte, Eisen, Kupfer, Zinn, Zink u. dgl.), Nüsse, Oelkuchen, Papiere (nicht in Kisten gepackt), Pech und Colophonium in geschlossenen Fässern, Porzellain und Steingut, Pöckelfleisch, Pottasche, Reiß, Rötheln, Rupfen und ord. polnische Leinwanden, Steinwaaren, Samen (ord. als: Anis, Fenchel, Klee, Kümmel, Rüb= und Leinsamen ꝛc.), Säcke, leere, Sal amarum und andere ord. Salze, Salzsäure, Schmelztiegeln in Fässern, Schlosser= und Zeugschmiedwaaren, Seife, Scheidewasser, Schwefel in Stangen, Schwefelsäure, Soda, Spodium, Stahl, Stein=

gut (ord.), Surrogat-Kaffee, Syrup, Tabak in Blättern, Taufstein, Tyrolerweiß, Trippel, Thonwaaren, Terpentin, und Terpentinöl, Tischlerleim, Viehhörner in Fässern, Vitriol (grüner), Waschleinwand (ord.), Weinstein, Wässer (Mineral-) in Kisten, Weinruthen, Wienerweiß, Wurzeln (ord.), Zimmermanns-Bau-Arbeiten, Zwilch, Zucker, Zwetschgen.

3. In die zweite Tarifsklasse gehören: alle vorstehend nicht namentlich aufgeführten Gegenstände.

4. Die doppelte Taxe der zweiten Klasse haben zu entrichten: Bilder in Rahmen, Spiegel, Corallen, Perlen, Edelsteine und Taschenuhren.

5. Hingegen genießen die nachbenannten Frachtgüter in der **Thalfahrt** die beigesetzten **Ermäßigungen** in **Bankvaluta** von den Frachtgebühren der ersten Klasse, und zwar

I.

12 kr. pr. Zentner bis **Wien**,
29 kr. pr. Zentner bis **Pesth**,

Alaun, Bergwerksprodukte ordinäre (als: Blei, Bleiglätte, Eisen und Stahl in Stangen und Buschen, Schwefel, Schwefelblüthe, Streusand, Vitriol grüner, Zinn, Zink), Feuersteine, Farberden gemeine (als: Berg- und Kölnerkreide, Bolus, Braunstein 2c.), Getreide in Säcken, Graphit, Gußeisen ordinär unverpackt, Gyps gebrannter, Gartenerde, Holzel ungetunkte, Metalle unedle, Mehl, Mineralwässer in Kisten, Nägel in Fässern ordinäre, Pech und Colophonium in geschlossenen Fässern, Spodium, Schmelztiegeln in Fässern, Soda, Syrup, Tyroler- und Federweiß, Trippel, Taufstein, Wienerweiß, Zucker.

II.

8 kr. pr. Zentner bis **Wien**,
25 kr. pr. Zentner bis **Pesth**,

Bier und Weingeist in Fässern.

III.

3 kr. pr. Zentner bis **Wien**,
20 kr. pr. Zentner bis **Pesth**,

Eisen- und Geschmeidewaaren (ordinäre Guß-, Schmiede- und Walzeisenwaaren, Schwarz- und Weißblech), Sensen, Sicheln, Strohmesser, Steingut in Kisten.

IV.

3 kr. pr. Zentner bis **Wien** und **Pesth**,

Garne, Baumwolle und Leinengespinnste, Glas gemeines in Kisten, Klee- und Leinsamen, Leder, Oele (Reps- und Leinöl), Parketten.

6. Bei Berechnung der Frachttaxen wird der Wiener Zentner zu 100 ℔ (56 Kilogramm) zu Grunde gelegt.

7. Bei allen Sendungen wird die Frachtgebühr in Gewichtsabstufungen von 25 zu 25 ℔, so zwar bemessen, daß 1 — 25 ℔ für ¼, 26 — 50 ℔ für ½, 51 — 75 ℔ für ¾ und 76 — 100 ℔ für einen vollen Zentner berechnet werden.

8. Die geringste Gebühr, welche zu zahlen ist, beträgt 6 kr.

9. Das Verladen der Güter von und an Bord der Schiffe, sowie das Umschlagen derselben von Schiff zu Schiff, wird von der Verwaltung besorgt, und sind die deßfallsigen Kosten im Tarife mit eingerechnet. Nur die während des Transportes zur Conservirung des Frachtgutes etwa erforderlichen Reparaturkosten werden auf die Sendungen nachgenommen.

10. Die Lieferzeit, welche bei Verlust der halben Fracht im Falle der Ueberschreitung für alle Transporte, mit Ausnahme der in ganzen Schiffsladungen oder zu ermäßigten Frachtsätzen beförderten, gewährleistet wird, beträgt vom Tage nach der Aufgabe an gerechnet, bei Sendungen

von	Pesth	nach	Donauwörth	21	Tage
"	Wien	"	"	16	"
"	Linz	"	"	12	"
"	Donauwörth	"	Linz	8	"
"	"	"	Wien	12	"
"	"	"	Pesth	16	"
"	Pesth	"	Regensburg	17	"
"	Wien	"	"	11	"
"	Regensburg	"	Wien	9	"
"	"	"	Pesth	13	"

Für die Zwischenstationen gelten dieselben Lieferzeiten, wie für die bezeichneten Endstationen.

11. Auf der österreichischen Strecke unterliegen alle Sendungen der Entrichtung der allgemeinen Versicherungsgebühr und sind mithin alle nach Oesterreich bestimmten Güter zur Versicherung zu deklariren.

12. Die Versender und Empfänger von Waarensendungen im direkten Verkehr haben die veröffentlichten Gütertransport-Vorschriften der k. bayerischen und der k. k. priv. österreichischen Dampfschiffahrtsverwaltungen, insoweit sie durch gegenwärtige Bestimmungen nicht alterirt sind, anzuerkennen und sich denselben zu unterziehen.

X.

Direkter Frachtgüter-Verkehr

zwischen den Stationen der k. b. Staats-Eisenbahn und den Stationen der k. b. Donau-Dampfschifffahrt.

Zur Förderung des Frachtgüter-Verkehrs zwischen den Stationen der beiden Verkehrs-Anstalten der k. b. Staatseisenbahn und der k. b. Donau-Dampfschifffahrt sind sämmtliche Eisenbahn-Güter-Expeditionen ermächtiget auf ausdrückliches Verlangen des Versenders sowohl frankirte als unfrankirte Gütersendungen zur direkten Beförderung nach einer an der Donau gelegenen Station, wo sich eine Dampfschifffahrts-Agentur befindet, zu übernehmen.

Ebenso sind die Dampfschifffahrts-Agenturen zur Uebernahme von dergleichen Gütersendungen befugt, welche auf dieselbe Weise von dem Versender zur direkten Beförderung nach einer an der Eisenbahn gelegenen Station, wo sich eine Güterexpedition befindet, aufgegeben werden.

Werden von einem Versender derlei Gütersendungen zur Beförderung aufgegeben, so können selbstverständlich die Frachtbriefe direkte auf den Empfänger am Orte einer Dampfschifffahrts-Agentur oder umgekehrt am Orte einer Eisenbahn-Güter-Expedition ausgestellt werden, und es hat der Versender lediglich auf dem Frachtbriefe zu bemerken:

„Ich wünsche unfrankirte (frankirte) Abfertigung an die Adresse in ordinärer Fracht (in Eilfracht — oder in ordinärer Fracht auf der Eisenbahn und in Eilfracht per Dampfboot) und unterziehe mich den veröffentlichten Transportvorschriften beider Verkehrsanstalten."

Es ist sodann nicht erforderlich, daß für den Weitertransport per Dampfboot oder per Eisenbahn neue Frachtbriefe ausgestellt werden, da die gegenwärtig für die beiden Anstalten vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare zur Vormerkung der Frachtgebühren 2c. den Abfertigungsstellen hinreichenden Raum bieten.

Die zur Erhebung kommenden Eisenbahnfrachttaxen von Donauwörth ab, sind aus dem nachstehenden Tarif zu entnehmen.

Für Spesen-Nachnahmen wird für jede Anstalt die Provision mit $^5/_6$ Prozent erhoben, dagegen wird bei der Umkartirung der Sendungen für die Nachnahme der überwiesenen Eisenbahn- oder Dampfschifffahrtsfracht eine Provision nicht berechnet.

Bei frankirten Sendungen ist für die Ausstellung der Frankatur-Note eine Gebühr von drei Kreuzer zu entrichten.

XI.
Eisenbahn-Frachttarif
für die Güterexpedition Donauwörth.

Von Donauwörth nach	I. Classe	II. Classe	Eilgut	Von Donauwörth nach	I. Classe	II. Classe	Eilgut
	Kreuzer.				Kreuzer.		
Aitrang	27	19	38	Lohr	65	45	96
Aschaffenburg	73	50	108	Mainleus	53	37	78
Augsburg	12	9	16	Maisach	19	14	27
Baiersdorf	35	25	51	Marktschorgast	58	40	86
Bamberg	42	29	61	Meitingen	8	6	10
Bayreuth	61	42	90	Mering	15	11	20
Bergrheinfeld	54	37	80	Münchberg	63	43	92
Bergtheim	57	39	84	München	24	17	34
Biessenhofen	25	18	36	Nannhofen	18	13	25
Bobingen	14	10	19	Nersingen	26	19	38
Breitengüßbach	43	30	63	Neuenmarkt	57	39	83
Buchloe	20	14	28	Neu-Ulm	28	20	41
Burgau	21	15	29	Nördlingen	9	7	12
Burgkundstadt	51	35	75	Nürnberg	30	21	43
Culmbach	54	37	80	Oettingen	12	9	16
Dinkelscherben	17	12	24	Offingen	22	16	32
Ebelsbach	46	32	67	Partenstein	66	45	98
Ebensfeld	46	32	67	Pasing	23	16	32
Eltersdorf	33	23	48	Planegg	24	17	34
Erlangen	34	24	49	Pleinfeld	21	15	30
Forchheim	37	26	54	Retzbach	58	40	86
Fürth	33	23	47	Röthenbach	43	30	63
Gemünden	62	43	92	Roth	24	17	35
Georgensgemünd	23	16	33	Rottendorf	60	41	89
Gessertshausen	15	11	20	Schlachters	48	33	70
Günzach	29	20	41	Schonungen	52	36	76
Günzburg	24	17	34	Schwabach	27	19	38
Gunzenhausen	18	13	25	Schwabmünchen	16	12	23
Harbatzhofen	42	29	61	Schwarzenbach	65	45	96
Harburg	6	5	7	Schweinfurt	53	36	77
Haßfurth	48	33	71	Seligenstadt	59	40	86
Heigenbrücken	69	47	102	Staffelstein	47	32	69
Hergatz	46	32	67	Stammbach	60	41	89
Hirschaid	39	27	57	Starnberg	27	19	38
Hochstadt	50	34	73	Staufen	40	28	59
Hof	68	46	100	Stierhof	13	10	18
Jettingen	20	14	28	Ulm	29	20	42
Immenstadt	37	26	54	Untersteinach	56	38	82
Karlsstadt	60	41	88	Veitshöchheim	56	39	83
Kaufbeuren	24	17	34	Wassertrüdingen	15	11	20
Kempten	32	23	47	Weigolshausen	56	38	82
Laufach	71	48	104	Westheim	13	10	18
Leipheim	25	18	36	Wildpoldsried	30	21	44
Lichtenfels	48	33	71	Würzburg	54	57	80
Lindau	51	35	74	Zeil	47	32	69

XII. Frachtbrief-F

...... den ten 185

Durch das **König** die unten verzeichneten Güter.

		Mit	Bezeichnung der hierbei erfolgenden Steuer-Zoll-Deklarations- und Legitimations-Papiere, sowie der sonstigen Beilagen
Marke.	Nro.	Begleitschein. №	(Erklärung nach §. 9 der Bestimmungen wegen der zoll- u. steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson ꝛc.)

Die Vorzeigung dieses Frachtbriefes bescheinigt
den ten 185 um Uhr

(Auf Verlangen ist vom Adressaten eine besondere Empfangs-Bescheinigung zu vollziehen.)

Mit gekommen.

Die inger Dieses, welcher vom Unterzeichneten zu

Schleppgut.

(Eilgut.)

Herr

in ....

Station ....

Ludwig-Kanal.

I.

Provisorischer Tarif

zur

Erhebung sämmtlicher Gebühren auf dem Ludwig-Kanal.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1) Durch die Benützung des Ludwig-Kanals tritt der denselben Benützende mit dem Staate in ein Vertrags-Verhältniß, dessen Grundlage die sämmtlichen den Kanal betreffenden bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Verordnungen und Anordnungen bilden.

Hieraus folgt von selbst, daß Derjenige, welcher eine solche Anordnung oder Verordnung nicht befolgt, in die angedrohte Strafe verfällt und für den verursachten Schaden zu haften hat.

2) Für die Ansprüche des k. Aerars gegen den Benützer des Kanals wegen Außerachtlassung der bezüglichen Bestimmungen jeder Art haften dem k. Aerar solidarisch unter Ausschluß der Einrede der Ordnung und Theilung die Schiffs-Eigner, die Schiffer, und die Eigenthümer der Transportgegenstände, so zwar, daß der k. Betriebverwaltung freisteht, in Anspruch zu nehmen, wen sie zu belangen für angemessen erachtet. Der Eigenthümer der Waare haftet jedoch nur bis zu dem den Werth des Gutes erreichenden Betrag.

Auf das Gut selbst ist dem k. Fiskus ein Faustpfandrecht eingeräumt.

3) Die Tarifirung erfolgt überall nach dem Zollgewicht.

B. Besondere Bestimmungen.

a) Schifffahrts-Gebühren.

1) Beladene Schiffe bezahlen für den Sporco-Zollcentner der Ladung und für die Meile der Fahrt:

I. Klasse 0,2 Kreuzer.

1. Abfälle,*) aus landwirthschaftlich., gewerbl. und Fabrikbetriebe, z. B.
Asche, ausgelaugte,
Branntweinspülig,
Blut,
Bein, geraspeltes,
Düngermaterialien,
Eisenfeilspäne,

---

*) Hieher gehört neben den in der II. Klasse aufgeführten Gegenständen nicht: Grätze, Werg, Borsten, Flaum und Federn, Roßhaare, überhaupt Bestandtheile von Gegenständen anderer Tarifsklassen.

Glasscherben,
Geiz,
Griffelmehl,
Guano,
Hornspäne,
Hammerschlag,
Kälber- und Kuhhaare,
Kleie,
Knochen,
Knochenschaum od. Zuckererde,
Lumpen,
Leimleder,
Makulatur,
Nußschaalen,
Papierspäne,
Seifenfluß,
Streusand,
Scheerflocken,
Spreu,
Treber,
Trestern,
Tabakstiele,
Zuckererde od. Knochenschaum.

2. **Eisen**, nämlich:
Altes Eisen,
Brucheisen,
Eisen in Masseln und Gänsen,
Rohgußeisen,
Schmiedeisen,
Gewalztes Eisen,
Eisenbahnschienen,
Räderbandagen.

3. **Emballagen**, nämlich:
Ballonflaschen,
Fässer, Körbe, Kisten, Säcke, } gebrauchte.

4. **Erden und Erze**, rohe, nicht verarbeitete*), z. B.:
Bolus,
Braunstein,
Bimsstein,
Bray,
Caput mortuum,
Cölnische Erde,
Cobalt-Erz,
Gyps, gemahlen u. ungemahl.
Glätte,
Kalk,
Kreide,
Lehm,
Mergel,
Potloot,
Porzellan- u. Pfeifenerde,
Sand,
Schmergel,
Spath, Schwer-, Feld- und Flußspath,
Töpferthon,
Traß,
Trippel-, Teig-, Thonerde,
Walkererde,
Weiß (Maurerkreide),
Farberde, gemeine und rohe, z. B.:
Cölnerbraun,
Englischroth,
Oker,
Potée,
Röthel,
Umbra u. dgl.

5. **Feldfrüchte, Gartengewächse, Viehfutter**, grünes und gedörrtes, und zwar:
Bäume, Gesträuche,
Cichorien, grüne,
Gemüse, grünes,
Grummet,
Häckerling,
Heidekorn,
Heu,

*) Hieher gehören nicht: Metalle.

Hopfenfexer,
Kartoffel,
Knoblauch,
Meerrettig,
Obst, frisches, gemeines,
Pflanzen,
Rüben,
Stroh,
Seerosen,
Wachholderbeeren,
Waldschwämme,
Waldmoos,
Wurzeln u. Kräuter ger. Art,
Zwiebeln.

6. **Geschirre**, steinerne und irdene, nämlich:
Flaschen,
Krüge,
Schmelztiegel,
Töpferwaaren, gemeine.

7. **Holz**, und zwar:
Brennholz,
Bauholz, verzimmert und unverzimmert,
Bretter,
Faschinen,
Reife,
Schusterspäne,
Weiden, geschälte u. ungeschälte,
Werk- und Nutzholz.

8. **Kohlen:**
Braunkohlen,
Coaks,
Holzkohlen,
Steinkohlen.

9. **Rinde** gemeiner Art:
Lohe und Lohrinde,
Weidenrinde, dann Bast,
Dach- u. Schilf-Rohr,
Schachtelhalme.

10. **Schwärze** im trock. Zustande, z. B.:
Bein-Schwärze,
Frankfurter-Schwärze,
Ofen-Schwärze.

11. **Steine** und zwar:
Amarill-, Bau-, Back-, Bruch- Steine,
Dachplatten,
Dachschiefer,
Griffel,
Mühlsteine,
Marmor, unbearbeitet,
Pflaster-, Schleif- und Schubsteine,
Schiefer,
Schiefertafeln,
Steinplatten,
Wetz- und Ziegelsteine.

12. **Noch folgende Gegenstände:**
Asphalt,
Baukitt,
Cement,
Colophonium,
Flechsen,
Gelb- oder Kreuzdorn-Wurzel,
Grivenkuchen,
Harz,
Kalk, hydraulischer,
Klauen,
Knoppern,
Kreuzdorn- od. Gelb-Wurzel,
Oelkuchen,
Pech,
Rindsdärme,
Sumach in Säcken u. Ballen,
Theer,
Torf.
Wagenschmiere.
Ziegelmehl.

II. Klasse 0,3 Kreuzer.

Antimonium.
Blei.
Bleirohre.
Cichorien, trocken.
Claviaturholz.
Farbholz und andere feine Hölzer in Blöcken.
Flachs.
Getreide, und Hülsenfrüchte aller Art.
Galmey.
Glasflaschen.
Glaubersalz (schwefelsaueres Natron).
Kobalt.
Halbfabrikate von Eisen, z. B. Achsen u. Wagenbüchsen (unabgedreht),
Gußeisenplatten (gelocht),
Eisendraht,
Eisenblech.
Hanf.
Hörner und Hornspitzen.
Krapp.
Lithographie-Steine.
Mörbel (Schusser, Glucker).
Nüsse.
Obst, gedörrtes.
Pottasche.
Resonanzbodenholz.
Sämereien, z. B.:
Anis,
Hanf,
Klee,
Lein,
Mohn,
Reps,
Rüb,
Senft-Samen,
Fenchel,
Kümmel,
Regulus antimonii.
Schwefel.
Seegras.
Siebsärgen.
Soda.
Spiegelglas, rohes.
Tabakblätter.
Tuchkarden.
Vitriol, nämlich:
Eisen- und
Kupfer-Vitriol.
Werg.
Wolle, Schaf- u. Baumwolle.
Zink in Blöcken und Tafeln.

III. Klasse, 0,4 Kreuzer.

Hieher gehören alle in den beiden vorstehenden Klassen nicht benannten Gegenstände.

2) Leere Schiffe zahlen für die Meile und zwar:

Schiffe der	I. Klasse	40 kr.,		Schiffe der	IV. Klasse	16 kr.
„ „	II. „	32 „		„ „	V. „	10 „
„ „	III. „	20 „		„ „	VI. „	8 „

Ein beladenes Schiff, für dessen Fracht sich die Kanalgebühren nicht so hoch berechnen als die Taxe eines leeren seiner Klasse, zahlt wie Letzteres.

3) Das Gewicht der Ladung wird durch das Aichmaß der Schiffe mit Zuhilfenahme der Frachtbriefe und anderer gleichgeltender Ausweise bestimmt.

Eine Abwägung der Gegenstände hat bei gemischten Ladungen alsdann stattzufinden, wenn sich das Gewichtsverhältniß nach den einzelnen Tarifklassen nicht auf erstbemerktem Wege ermitteln läßt.

4) Bei dem Gesammtansatze der Kanalgebühren werden die Bruchtheile wie folgt berechnet:

a) was unter einer halben Meile ist, für eine halbe Meile,
b) was zwischen einer halben und einer ganzen Meile ist, für eine ganze Meile,
c) was unter einem halben Centner ist, wird gar nicht, was darüber ist, für einen ganzen Centner gerechnet,
d) was unter einem Kreuzer ist, wird nicht angesetzt.

5) Für Schiffe, welche regelmäßige Fahrten machen, wird eine Ermäßigung der Kanalgebühren bis zu 10 Prozent bewilligt.

Eine gleiche Ermäßigung mit 10 Prozent genießen alle in (nicht regelmäßig gehenden) Schiffen verladenen Güter, welche mit direkten Frachtbriefen vom Rhein her den Kanal in seiner ganzen Länge befahren.

6) Die Gebühren für Flöße und ihre Oberlast richten sich nach obigen Tarifbestimmungen. Das Gewicht wird unter Zugrundlage des kubischen Inhaltes wie folgt berechnet:

a) Eichen- und Buchenholz zu 36 Pfund per Cubikfuß,
b) Nadel- und sonstige Hölzer zu 24 Pfund per Cubikfuß.

b) Hafen- und Ueberwinterungs-Gebühren.

1) Jedes, länger als 36 Stunden an einem Punkt des Kanals sich aufhaltende Schiff, gleichviel ob beladen oder unbeladen, zahlt für den längern Aufenthalt über 36 Stunden eine Hafengebühr und zwar per Tag:

Schiffe der	I. Klasse	20 kr.	Schiffe der	IV. Klasse	8 kr.
„ „	II. „	16 „	„ „	V. „	5 „
„ „	III. „	10 „	„ „	VI. „	4 „

Als mindeste Gebühr wird eine volle Tagesgebühr erhoben. Ein angefangener Tag wird für voll gerechnet.

2) Für die Ueberwinterung im Hafen bezahlt:

ein Schiff der	I. Kl.	4 fl.	42 kr.	ein Schiff der	IV. Kl.	2 fl.	18 kr.
„ „ „	II. „	3 „	54 „	„ „ „	V. „	1 „	30 „
„ „ „	III. „	3 „	— „	„ „ „	VI. „	1 „	12 „

c) Krahnen- und Waag-Gebühren.

1) Alle mittels des Krahnen oder anderer dergleichen Hebevorrichtungen in den Häfen des Ludwig-Kanals aus- oder eingeladenen Gegenstände unterliegen einer Gebühr

von 0,3 kr. per Sporco-Zollcentner.

2) Die Krahnengebühren werden hinsichtlich derjenigen Gegenstände, welche gewogen werden, nach dem durch die Verwiegung befundenem Gewichte,

hinsichtlich der nicht verwogenen nach den in den Zolldeklarationen oder in Ermanglung derselben in den Frachtbriefen verzeichneten oder in anderer Weise dargethanen Gewichtsangaben erhoben, und so oft entrichtet, als die Krahnen und andere dergleichen Hebevorrichtungen benützt werden.

3) In gleicher Weise unterliegen sämmtliche Gegenstände, welche mit der Hafen- oder Lagerhaus-Waage verwogen werden, einer besondern Gebühr. Dieselbe beträgt:

a) für Parthien bis zu 10 Centner 1 kr. per Centner,

b) für Parthien über 10 aber unter 100 Centner 0,8 kr. per Cent.,

c) für Parthien von 100 Centner und darüber 0,5 kr. per Centner.

d) Lager-Gebühren.

An Lager-Gebühren werden entrichtet:

1) für Lagerung der Gegenstände an Ufer- oder anderen Niederlagplätzen im Freien

a) für die ersten acht Tage der Lagerung Nichts,

b) für die Zeit von da per Monat und Sporco-Zollcentner von Gütern der ersten Klasse des Kanalgebühren-Tarifs 0,2 kr., der zweiten und dritten Klasse 0,4 kr.

Das k. Aerar übernimmt hinsichtlich derjenigen Güter, welche ausserhalb der Hafen- und geschlossenen Anländeplätze im Freien lagern, keinerlei Haftung; hinsichtlich der innerhalb der Hafen- und geschlossenen Anländeplätze im Freien gelagerten Güter übernimmt dasselbe lediglich die Vertretung der durch böse Absicht oder grobe Fahrlässigkeit des im Dienste befindlichen Personals veranlaßten Beschädigungen und Abgänge.

2) Für die zur Einlagerung in geschlossenen Gebäuden übergebenen Güter und Gegenstände wird erhoben:

Ein Kreuzer per Sporco-Centner per Monat.

Die in die verschlossenen Räume eingelagerten Güter sind von dem k. Aerar gegen Feuerschaden mit einem Gesammtbetrag versichert, welcher bei den Einnehmereien erfahren werden kann. Im Falle eines Brandunglücks wird den Einlagerern der auf den Werth des eingelagerten Gegenstandes treffende Versicherungsbetrag vergütet, oder wenn die Versicherungssumme unter dem Gesammtwerthe der versicherten Gegenstände zurückbleibt, dieselbe den Einlagerern zur Verfügung gestellt.

Ausserdem haftet das k. Aerar bezüglich der in geschlossenen Gebäuden eingelagerten Gütern für alle Beschädigung und Abgänge, welche in fahrlässigen Handlungen oder Unterlassungen des dienstthuenden Personals ihren Grund haben, und zwar für den nachgewiesenen Werth bis zu dem Maximal-Betrage von 20 fl. per Sporco-Zollcentner.

3) Angekommene Güter werden 24 Stunden lang, zur Verschiffung abgegebene Güter 7 Tage lang auf Verlangen im geschlossenen Raume unentgeltlich gelagert. Bezüglich derselben übernimmt das k. Aerar diejenige

Haftung, welche oben sub Nr. 1 für die im Freien gelagerten Güter festgesetzt ist.

4) Ein angefangener Monat wird für einen vollen gerechnet.

5) Leicht entzündliche und ätzende Gegenstände werden zur Lagerung in geschlossenen Gebäuden nicht übernommen.

Wer solche unter falscher Deklaration zur Einlagerung abgibt, hat neben der Haftung für den hierdurch allenfalls veranlaßten Schaden noch eine Conventionalstrafe bis zu 5 Prozent vom Werthe des eingelagerten Gutes zu entrichten.

6) Wenn zur Einlagerung abgegebene Güter ein halbes Jahr lang von dem Einlagerer oder Eigenthümer nicht ausgelagert werden, oder wenn vor dieser Zeit die Lagergebühren den Werth des eingelagerten Gutes übersteigen, so wird der Eigenthümer, oder wenn derselbe unbekannt ist, der Einlagerer unter Vorstreckung eines Termins von 4 Wochen zur Auslagerung aufgefordert und es wird nach Ablauf dieses Termines, wenn nicht ein besonderes Uebereinkommen mit demselben auf seinen Antrag getroffen wird, das Gut einer öffentlichen Versteigerung durch die Kanalamts-Behörden unterworfen, wozu der Termin durch Anschlag in den Kanalhäfen und je nach Befinden in öffentlichen Blättern bekannt gemacht wird.

Aus dem Erlöse werden sodann die auf dem Gute haftenden Gebühren bestritten, der Rest wird dem Eigenthümer, oder wenn derselbe unbekannt ist, dem Einlagerer hinausgegeben.

Für diejenigen Kosten der Einlagerung, dann der Versteigerung, welche aus dem Erlöse nicht bestritten werden können, haftet noch überdieß der Einlagerer.

7) Güter und sonstige Gegenstände, welche ein halbes Jahr in einem der Kanalhäfen oder Ländeplätze liegen, ohne daß ein Einlagerer oder Eigenthümer noch sonst ein Titel bekannt ist, unter welchem sie dorthin kamen, werden durch die k. Kanalbehörden in einem Ausschreiben und zwar je nach dem Werthe derselben durch zwei Zeitungen und durch Anschlag in den Kanalhäfen, oder durch Letzteren allein zur öffentlichen Kenntniß unter der Aufforderung gebracht, dieselben unter gehöriger Legitimation abzuholen, außerdem sie öffentlich verkauft und die Erlöse nach Abzug der auf denselben allenfalls haftenden Gebühren und der Kosten dem Unterstützungsfonde für das niedere Kanaldienstpersonale zugewiesen würden.

Nach Ablauf eines halben Jahres vom Tage der Bekanntmachung an wird hienach durch die k. Kanalbehörden weiter verfahren.

8) Güter und sonstige Gegenstände, welche jetzt schon eingelagert sind, oder sich sonst in einem der Kanalhäfen oder Landeplätze ohne einen bekannten Titel und Eigenthümer befinden, werden nach Nr. 6 und 7, jedoch in der Weise behandelt, daß die oben festgesetzte Frist erst mit dem Tage der Aufstellung dieses Tarifs beginnt.

e) Aich-Gebühren.

Bezüglich der Schiffaichung bleibt es bei der Cumulativ-Verordnung des k. Staatsministeriums des Innern und der Finanzen vom 25. März 1843 und werden die Kosten für die erstmalige Aichung demnach wie folgt festgesetzt:

von	Schiffen	bis	150		Centner	einschließlich	2 fl.
"	"	zu	151 — 300		"	"	3 fl.
"	"	"	301 — 500		"	"	4 fl.
"	"	"	501 — 750		"	"	5 fl.
"	"	"	751 — 1000		"	"	6 fl.
"	"	"	1001 — 1200		"	"	7 fl.
"	"	"	1201 — 1500		"	"	8 fl.
"	"	"	1501 — 1800		"	"	9 fl.
"	"	"	1801 — 2000		"	"	10 fl.
"	"	"	2001 — 2200		"	"	11 fl.
"	"	"	2201 — 2400		"	"	12 fl.
"	"	"	2401 — 2600		"	und darüber	13 fl.

Bei den gemäß Artikel 10 und 12 der allerhöchsten Verordnung vorgenommenen Aichbesichtigungen wird nur die Hälfte vorstehender Gebühren erhoben.

Die Kosten der Unterhaltung der Aich-Kennzeichen trägt der Schiffer.

f) Aus- und Einlade-, sowie sonstige Transport-Gebühren.

Für Dienstleistungen dieser Art sind zur Sicherung des Publikums eigene Verträge mit Privaten abgeschlossen, und es sind die Verzeichnisse der an diese Privaten zu entrichtenden Gebühren in den Kanalhäfen durch Anschläge bekannt gemacht.

Gegenwärtiger Tarif tritt mit dem 20. d. Monats in Wirkung.

München, den 16. März 1853.

II.

Tarif

zur

Berechnung der Schiffahrts- (Kanal-) Gebühren.

Von	Nach	Entfernung.	Betrag der Kanalgebühren pr. Zoll-Centner für Güter I.	II.	III.
			Klasse.		
		Meilen	Kreuzer.		
Bamberg . . .	Forchheim	3,5	0,7	1,05	1,4
	Baiersdorf	4,5	0,9	1,35	1,8
	Erlangen	5,5	1,1	1,65	2,2
	Bruck	6,0	1,2	1,80	2,4
	Fürth	7,5	1,5	2,25	3,0
	Nürnberg	8,0	1,6	2,40	3,2
	Wendelstein	10,0	2,0	3,00	4,0
	Röttenbach	10,0	2,0	3,00	4,0
	Pfeifferhütte . . .	11,5	2,3	3,45	4,6
	Rasch	12,5	2,5	3,75	5,0
	Neumarkt	14,0	2,8	4,20	5,6
	Wegscheid	16,5	3,3	4,95	6,6
	Berching	17,0	3,4	5,10	6,8
	Beilngries	18,0	3,6	5,40	7,2
	Dietfurt-Töging . .	19,0	3,8	5,70	7,6
	Riedenburg	21,5	4,3	6,45	8,6
	Schelleneck	22,5	4,5	6,75	9,0
	Kelheim	23,5	4,7	7,05	9,4
Forchheim . . .	Baiersdorf	1,5	0,3	0,45	0,6
	Erlangen	2,5	0,5	0,75	1,0
	Bruck	3,0	0,6	0,90	1,2
	Fürth	4,5	0,9	1,35	1,8
	Nürnberg	5,0	1,0	1,50	2,0
	Wendelstein	7,0	1,4	2,10	2,8
	Röttenbach	7,0	1,4	2,10	2,8
	Pfeifferhütte. . . .	8,5	1,7	2,55	3,4
	Rasch	9,5	1,9	2,85	3,8
	Neumarkt	11,0	2,2	3,30	4,4
	Wegscheid	13,5	2,7	4,05	5,4

Von	Nach	Entfernung.	Betrag der Kanalgebühren pr. Zoll-Centner für Güter I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.
		Meilen.	Kreuzer.		
(Forchheim)	Berching	14,0	2,8	4,20	5,6
	Beilngries	15,0	3,0	4,50	6,0
	Dietfurt-Töging . .	16,0	3,2	4,80	6,4
	Riedenburg	18,0	3,6	5,40	7,2
	Schelleneck	19,5	3,9	5,85	7,8
	Kelheim	20,5	4,1	6,15	8,2
Baiersdorf . .	Erlangen	1,5	0,3	0,45	0,6
	Bruck	1,5	0,3	0,45	0,6
	Fürth	3,0	0,6	0,90	1,2
	Nürnberg	4,0	0,8	1,20	1,6
	Wendelstein	5,5	1,1	1,65	2,2
	Röttenbach	6,0	1,2	1,80	2,4
	Pfeifferhütte . . .	7,5	1,5	2,25	3,0
	Rasch	8,5	1,7	2,55	3,4
	Neumarkt	10,0	2,0	3,00	4,0
	Wegscheid	12,0	2,4	3,60	4,8
	Berching	12,5	2,5	3,75	5,0
	Beilngries	13,5	2,7	4,05	5,4
	Dietfurt-Töging . .	14,5	2,9	4,35	5,8
	Riedenburg	17,0	3,4	5,10	6,8
	Schelleneck	18,5	3,7	5,55	7,4
	Kelheim	19,0	3,8	5,70	7,6
Erlangen . . .	Bruck	0,5	0,1	0,15	0,2
	Fürth	2,0	0,4	0,60	0,8
	Nürnberg	3,0	0,6	0,90	1,2
	Wendelstein	4,5	0,9	1,35	1,8
	Röttenbach	5,0	1,0	1,50	2,0
	Pfeifferhütte . . .	6,0	1,2	1,80	2,4
	Rasch	7,0	1,4	2,10	2,8
	Neumarkt	9,0	1,8	2,70	3,6
	Wegscheid	11,0	2,2	3,30	4,4
	Berching	11,5	2,3	3,45	4,6
	Beilngries	12,5	2,5	3,75	5,0
	Dietfurt-Töging . .	13,5	2,7	4,05	5,4
	Riedenburg	16,0	3,2	4,80	6,4
	Schelleneck	17,5	3,5	5,25	7,0
	Kelheim	18,0	3,6	5,40	7,2
Bruck	Fürth	1,5	0,3	0,45	0,6
	Nürnberg	2,5	0,5	0,75	1,0
	Wendelstein	4,5	0,9	1,35	1,8

Von	Nach	Entfernung.	Betrag der Kanalgebühren pr. Zoll=Centner für Güter I.	II.	III.
			Klasse.		
		Meilen.	Kreuzer.		
(Bruck)	Röttenbach	4,5	0,9	1,35	1,8
	Pfeifferhütte . . .	6,0	1,2	1,80	2,4
	Rasch	7,0	1,4	2,10	2,8
	Neumarkt	8,5	1,7	2,55	3,4
	Wegscheid	11,0	2,2	3,30	4,4
	Berching	11,0	2,2	3,30	4,4
	Beilngries	12,0	2,4	3,60	4,8
	Dietfurt=Töging . .	13,5	2,7	4,05	5,4
	Riedenburg	15,5	3,1	4,65	6,2
	Schelleneck	17,0	3,4	5,10	6,8
	Kelheim	18,0	3,6	5,40	7,2
Fürth	Nürnberg	1,0	0,2	0,30	0,4
	Wendelstein	3,0	0,6	0,90	1,2
	Röttenbach	3,0	0,6	0,90	1,2
	Pfeifferhütte . . .	4,5	0,9	1,35	1,8
	Rasch	5,5	1,1	1,65	2,2
	Neumarkt	7,0	1,4	2,10	2,8
	Wegscheid	9,5	1,9	2,85	3,8
	Berching	10,5	2,1	3,15	4,2
	Beilngries	10,5	2,1	3,15	4,2
	Dietfurt=Töging . .	12,0	2,4	3,60	4.8
	Riedenburg	14,0	2,8	4,20	5,6
	Schelleneck	15,5	3,1	4,65	6,2
	Kelheim	16,5	3,3	4,95	6,6
Nürnberg . . .	Wendelstein	2,0	0,4	0,60	0,8
	Röttenbach	2,0	0,4	0,60	0,8
	Pfeifferhütte . . .	3,5	0,7	1,05	1,4
	Rasch	4,5	0,9	1,35	1,8
	Neumarkt	6,5	1,3	1,95	2,6
	Wegscheid	8,5	1,7	2,55	3,4
	Berching	9,0	1,8	2,70	3,6
	Beilngries	10,0	2,0	3,00	4,0
	Dietfurt=Töging . .	11,0	2,2	3,30	4,4
	Riedenburg	13,5	2,7	4,05	5,4
	Schelleneck	15,0	3,0	4,50	6,0
	Kelheim	15,5	3,1	4,65	6,2
Wendelstein . .	Röttenbach	0,5	0,1	0,15	0,2
	Pfeifferhütte . . .	2,0	0,4	0,60	0,8
	Rasch	3,0	0,6	0,90	1,2
	Neumarkt	4,5	0,9	1,35	1,8

Von	Nach	Entfernung.	Betrag der Kanalgebühren pr. Zoll-Centner für Güter		
			I.	II.	III.
			Klasse.		
		Meilen.	Kreuzer.		
(Wendelstein) . . .	Wegscheid.	7,0	1,4	2,10	2,8
	Berching	7,0	1,4	2,10	2,8
	Beilngries	8,0	1,6	2,40	3,2
	Dietfurt-Töging . .	9,5	1,9	2,85	3,8
	Riedenburg	11,5	2,3	3,45	4,6
	Schelleneck	13,0	2,6	3,90	5,2
	Kelheim	14,0	2,8	4,20	5,6
Röttenbach . .	Pfeifferhütte . . .	1,5	0,3	0,45	0,6
	Rasch	2,5	0,5	0,75	1,0
	Neumarkt	4,5	0,9	1,35	1,8
	Wegscheid.	6,5	1,3	1,95	2,6
	Berching	7,0	1,4	2,10	2,8
	Beilngries	8,0	1,6	2,40	3,2
	Dietfurt-Töging . .	9,0	1,8	2,70	3,6
	Riedenburg	11,5	2,3	3,45	4,6
	Schelleneck	13,0	2,6	3,90	5,2
	Kelheim	13,5	2,7	4,05	5,4
Pfeifferhütte . .	Rasch	1,5	0,3	0,45	0,6
	Neumarkt	3,0	0,6	0,90	1,2
	Wegscheid.	5,0	1,0	1,50	2,0
	Berching	5,5	1,1	1,65	2,2
	Beilngries	6,5	1,3	1,95	2,6
	Dietfurt-Töging . .	7,5	1,5	2,25	3,0
	Riedenburg	10,0	2,0	3,00	4,0
	Schelleneck	11,5	2,3	3,45	4,6
	Kelheim	12,0	2,4	3,60	4,8
Rasch	Neumarkt	2,0	0,4	0,60	0,8
	Wegscheid.	4,0	0,8	1,20	1,6
	Berching	4,5	0,9	1,35	1,8
	Beilngries . . .	5,5	1,1	1,65	2,2
	Dietfurt-Töging . .	6,5	1,3	1,95	2,6
	Riedenburg	9,0	1,8	2,70	3,6
	Schelleneck	10,5	2,1	3,15	4,2
	Kelheim	11,0	2,2	3,30	4,4
Neumarkt . . .	Wegscheid.	2,5	0,5	0,75	1,0
	Berching	3,0	0,6	0,90	1,2
	Beilngries	4,0	0,8	1,20	1,6
	Dietfurt-Töging . .	5,0	1,0	1,50	2,0
	Riedenburg	7,5	1,5	2,25	3,0

Von	Nach	Entfernung.	Betrag der Kanalgebühren pr. Zoll-Centner für Güter I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
		Meilen.	Kreuzer.		
(Neumarkt)	Schelleneck	8,5	1,7	2,55	3,4
	Kelheim	9,5	1,9	2,85	3,8
Wegscheid . . .	Berching	0,5	0,1	0,15	0,2
	Beilngries	1,5	0,3	0,45	0,6
	Dietfurt-Töging . .	2,5	0,5	0,75	1,0
	Riedenburg	5,0	1,0	1,50	2,0
	Schelleneck	6,5	1,3	1,95	2,6
	Kelheim	7,0	1,4	2,10	2,8
Berching	Beilngries	1,0	0,2	0,3	0,4
	Dietfurt-Töging . .	2,5	0,5	0,75	1,0
	Riedenburg	4,5	0,9	1,35	1,8
	Schelleneck	6,0	1,2	1,80	2,4
	Kelheim	7,0	1,4	2,10	2,8
Beilngries . . .	Dietfurt-Töging . .	1,5	0,3	0,45	0,6
	Riedenburg	3,5	0,7	1,05	1,4
	Schelleneck	5,0	1,0	1,50	2,0
	Kelheim	6,0	1,2	1,80	2,4
Dietfurt-Töging	Riedenburg	2,5	0,5	0,75	1,0
	Schelleneck	4,0	0,8	1,20	1,6
	Kelheim	5,0	1,0	1,50	2,0
Riedenburg . .	Schelleneck	1,5	0,3	0,45	0,6
	Kelheim	2,5	0,5	0,75	1,0
Schelleneck . .	Kelheim	1,0	0,2	0,3	0,4

III.

Einrichtung

einer

regelmäßigen Rangschiffahrt auf dem Ludwig-Kanal.

Zur Herstellung einer geordneten und verläßigen Gelegenheit für die Verfrachtung der Gütersendungen auf dem Ludwig-Kanal haben sich die Schiffermeister Konrad Vogel et Cons. in Bamberg der Kanalverwaltung und dem Handelsstande zu Bamberg und Nürnberg gegenüber verpflichtet, zwischen Bamberg, Nürnberg und Regensburg eine regelmäßige Rangschiffahrt einzurichten und zu unterhalten, und bestehet hierüber im Allgemeinen folgende Uebereinkunft:

1. Die Rangschiffer-Gesellschaft verpflichtet sich nach der alljährlich zu veröffentlichenden Rangliste
   a) von Bamberg in jeder Woche zwei Schiffe, und zwar das erste Schiff an jedem Donnerstag früh, und das zweite Schiff an jedem Sonntag früh, dann
   b) von Nürnberg in jeder Woche ein Schiff und zwar an jedem Dienstag früh

   nach Regensburg abgehen zu lassen.
2. Die von Bamberg abgehenden beiden Schiffe haben auch noch in Nürnberg die dort bereit liegenden Güter bis zu 500 Centner mitzuübernehmen.
3. Die Abfahrt in Regensburg geschieht in derselben Reihenfolge, wie solche in der Rangliste von Bamberg und Nürnberg aus bezeichnet ist.

   Als Abfahrtstage für die in Regensburg befindlichen Schiffer ist der Dienstag, Donnerstag und Samstag jeder Woche festgesetzt, wenn nicht wesentliche Hindernisse, als: Hochwasser, schlechtes Wetter ꝛc. die Einhaltung dieser Verpflichtung unmöglich machen.
4. Die Ladezeit der an der Tour befindlichen Schiffer endet
   a) in Bamberg jeden Dienstag und Freitag Abend, und
   b) in Nürnberg jeden Montag, Mittwoch und Freitag Abend.

   An den Schlußtagen müssen die Güter längstens bis zum Abend mit den Frachtbriefen versehen im Kanalhafen bereit liegen, und solche vollständig abgefertigte Güter von dem betreffenden Rangschiffer auch verladen werden.
5. Bei Versendungen nach Riedenburg dürfen ausnahmsweise keine Colli über 10 Centner angenommen werden.

6. Die Frachtsätze sind zur Zeit festgesetzt, frei an's Ufer gelegt, exclusive der Kanalgebühren, pr. Zoll-Centner

a) von Bamberg nach Nürnberg auf . . . 4 kr.
" " " Kelheim " . . . 7 "
" " " Regensburg " . . . 8 "

Ausnahmsweise für Braunstein, Glätte, Soda in Parthien, Eisenbahnschienen und Stühle, Schwefel in Fässern, Masseln und Dachschiefer
von Bamberg nach Kelheim auf . . . . 6 kr.

b) von Nürnberg nach Neumarkt, Berching, Beilngries, Dietfurt, Riedenburg, Kelheim und Regensburg
Fracht . . . . 6 kr.
Zufuhrlohn . . . . 2 "
Bestellerei- und Schaffnergebühren 1 " . . 9 kr.

Für Güter, welche mit den Donau-Dampfbooten weiter gehen, werden für das Verbringen nach den Expeditions-Lokalitäten außerdem berechnet . . . . 7 kr.

Für einzelne Sendungen unter einem Centner werden 50 ℔ für Einen Centner, unter 50 ℔ für einen halben Centner angenommen.

Bei Versendungen in großen Parthien von 100 Centner und darüber, bleibt dem Versender überlassen besondere Uebereinkunft mit dem Schiffer zu treffen.

c) Von Regensburg nach Kelheim
ohne Unterschied . . . . 6 kr.
Von Regensburg nach Nürnberg
für gedeckte Güter . . . . 15 kr.
" ungedeckte " . . . . 13 "
Von Regensburg nach Bamberg
für gedeckte Güter . . . . 18 kr.
" ungedeckte " . . . . 16 "

d) Von Kelheim nach Nürnberg
für gedeckte Güter . . . . 12 kr.
" ungedeckte " . . . . 10 "
Von Kelheim nach Bamberg
für gedeckte Güter . . . . 15 kr.
" ungedeckte " . . . . 12 "

7. Die Rangschiffer machen sich für die sorgfältige Behandlung der ihnen übergebenen Gütersendungen verbindlich und haften daher für die richtige und unbeschädigte Lieferung derselben in solidum.

Bei entstehenden Differenzen unterwerfen sich dieselben der Entscheidung der betreffenden Handelsgerichte.

München, 1856. Gedruckt bei Georg Franz.

Vorschriften und Tarife für die Benützung der K. Bayer. Donau-Dampfschiffahrt und des Ludwig-Kanals Veröffentlicht von der General-Direktion der K. Verkehrs-Anstalten

München 1856